

**MODEL GRAVITASI ARUS BARANG :
STUDI SULAWESI SELATAN SEBAGAI KATALISATOR
PEMBANGUNAN KTI DAN KBI**

SKRIPSI



SRI ERLIN TURUNBUA

A111 07 092

JURUSAN ILMU EKONOMI

FAKULTAS EKONOMI

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2011

Lembar Pengesahan

**MODEL GRAVITASI ARUS BARANG :
STUDI SULAWESI SELATAN SEBAGAI KATALISATOR
PEMBANGUNAN KTI DAN KBI**

OLEH :

SRI ERLIN TURUNBUA

A111 07 092

**Skripsi Ini Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi
Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin Makassar**

Disetujui Oleh Dosen Pembimbing :

Pembimbing I

Pembimbing II

Drs. Taslim Arifin, MA.
NIP: 19520828 198003 1 006

Prof. Dr. H. Muh Yunus Zain, MA
NIP: 19630404 198702 1 002

KATA PENGANTAR

Puji Syukur Penulis haturkan kepada Tuhan Yesus Kristus Sang Empunya Kehidupan atas limpahan Kasih dan KaruniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul *Model Gravitasi Arus Barang : Studi Sulawesi Selatan sebagai Katalisator Pembangunan KTI dan KBI*.

Dalam perjalanan sebagai mahasiswa serta dalam penyelesaian penulisan skripsi ini, penulis banyak menghadapi hambatan dan mengalami kesulitan, namun berkat bantuan dari berbagai pihak serta bimbingan yang diberikan, akhirnya dapat diatasi dengan terwujudnya skripsi ini. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati penulis ingin menyampaikan rasa bangga, hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

- ✧ Orangtuaku tersayang, Papa **Pata' Turunbua** dan Mama **Yorinda S.Linggi** yang tiada hentinya mendoakan, menuntun, membimbing, memberikan bantuan baik materil maupun non materil serta menyemangati Penulis. Untuk itu skripsi ini Penulis persembahkan buat Papa dan Mama tersayang.
- ✧ Kakak **Inke Turunbua**, Kakak **Deny Pata' Turunbua** dan Kakak **Hariato Paembonan** serta Keponakanku tersayang **Ivana Eka Lanrianna Paembonan** yang selalu mendoakan, menyemangati, menghibur, membantu baik materi pun moril. Keluargaku Nenek, Om, Tante, Kakak dan Adik Sepupu serta sanak keluargaku di manapun mereka berada. K'Rahim (terima kasih sudah mempermudah di tempat penelitian). Terima kasih atas doa dan perhatiannya.

- ✧ Bapak Prof. Dr. H. Muh. Ali, SE, M.Si, selaku Dekan Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin.
- ✧ Ibu Prof. Dr. Hj. Rahmatia, MA. selaku Ketua Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin.
- ✧ Ibu Dr. Indraswati Tri A. R, MA. selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Ekonomi Fakultas Ekonomi Universitas Hasanuddin.
- ✧ Bapak Drs. Taslim Arifin, MA. selaku Penasehat Akademik dan Pembimbing I Penulis. Terima kasih atas waktu, bimbingan, tuntunan dan arahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi.
- ✧ Bapak Prof. Dr. H. Muh. Yunus Zain, MA. selaku Pembimbing I penulis. Terima kasih atas waktu, bimbingan, tuntunan dan arahnya sehingga Penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi.
- ✧ Para Dosen Jurusan Ilmu Ekonomi terima kasih atas ilmu dan pengetahuan yang telah dibagikan kepada Penulis. Para staf akademik Pak Parman (terima kasih atas bantuannya dalam pengurusan berkas), Pak Safar, Ibu Ros, Ibu Saribulan dan yang tak sempat penulis sebutkan
- ✧ Pimpinan dan Staf PT.Angkasa Pura I (Persero), PT. Pelindo IV (Persero) dan Badan Pusat Statistik (BPS) Propinsi Sulawesi Selatan yang telah memberikan izin kepada Penulis untuk melakukan penelitian.
- ✧ **Lady Danguers** : Widia Natalia Batong, Hilda Ina Yogi n Novita Pirade. Terima kasih telah menjadi sahabat yang lebih dari saudara buatku. Friendship is Unbreakable.

- ✧ K'Mail, Dodi, Ipan, Tole', Encoss, Raul, Manas, Sofyan. Terima kasih atas kesediaanya jadi “tukang ojek” ngantar sana ngantar sini (walaupun ada yang bersedia karena dipaksa). Tanpa bantuan kalian pasti belum bisa k' jadi sarjana.
- ✧ Anak SD 28 “**GMKI Komisariat Ekonomi Unhas**” (berhubung Kepseknya sudah pindah domisili jadi sekolahnya di pindahkan ke Mangga 2). Kapan lagi kita berbincang dan berterus terang..Kapan..Kapan kah lagi..???K'Anda, K'Daud, K'Davit, K'Dave, K'Felix, K'Noger, K'Santy, K'Serdi, Alan (Kappala'), Rikki (Porri), Sofyan (Loyank), Manasye (Tammate), Winter (Raul Lemot), Hend (Papa Encoss), Panca (sembuh mako io..???), Z, Power Ranger (Renta, Ogie, Dona, Merlin, Novi : mudah2an bisa kumpul lengkap lagi biar bisa berubah), Indri, Cornel, Nata, Iren, Candra, Oliv, Grace dan seluruh civitas GMKI Kom. Ekonomi Unhas (maaf tidak ditulis satu persatu dan ini bukan karena kesengajaan) -UT OMNES UNUM SINT-
- ✧ Keluarga Besar **PMKO FE-UH**, terima kasih atas doa, kebersamaan, bantuan, dan pelayanannya. Tetaplah menjadi Laskar Kristus yang tangguh. GBU.
- ✧ **Excelsior '07** “Maju Menuju Kejayaan”. Kita awali kebersamaan di baruga tapi sayangnya kita tidak sama-sama mengakhirinya. Senior dan Junior yang banyak membantu dan terlalu bayak jika ditulis satu per satu.
- ✧ Mace-mace : Mama Mala+Pace, Mama' Aji+Pace, Mia, K'Santy. Makasih makan minum dan fotocopynya.

Penulis menyadari sebagai manusia biasa, penulisan skripsi ini banyak kelemahan dan kekurangannya serta masih jauh dari kesempurnaan. Namun demikian, Penulis tetap berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca serta membuka wawasan dan pola pikir penggunanya. Kiranya Tuhan Yang Maha Kuasa senantiasa memberkati hidup kita di masa mendatang. Amin

Makassar, 08 September 2011

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR dan TABEL.....	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	7
1.3 Tujuan dan kegunaan Penulisan	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	9
2.1 Tinjauan Teoritis	9
2.1.1 PDRB Terhadap Arus Bongkar Muat Barang	9
2.1.2 Trade Flow Indonesia Terhadap Arus Bongkar Muat Barang	12
2.1.3 Inflasi Terhadap Arus Bongkar Muat Barang	13
2.2 Studi Terkait Sebelumnya	14
2.3 Kerangka Konseptual	16
2.4 Hipotesis	19

BAB III METODE ANALISIS	20
3.1 Daerah Penelitian	20
3.2 Metode Pengumpulan Data	20
3.3 Jenis dan Sumber Data	21
3.4 Metode Analisis	22
3.5 Batasan Variabel	23
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN.....	26
4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian	26
4.2 Perkembangan Aktivitas Arus Barang di Bandar Udara Hasnuddin Makassar	27
4.3 Perkembangan Aktivitas arus Barang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar	31
4.4 Perkembangan PDRBperkapita di Wilayah KTI,KBI dan Sulawesi Selatan.....	36
4.5 Perkembangan <i>Net Trade Flow</i> Indonessia.....	40
4.6 Perkembangan Inflasi di Sulawesi Selatan.....	45
4.7 Hasil Estimasi Model Gravitasi Faktor Penentu Arus Barang.....	47
4.8 Pembahasan Hasil Estimasi Sulawesi Selatan sebagai Katalisator Pembangunan KTI dan KBI	50
4.8.1 Analisis Kaitan Peningkatan Kesejahteraan Wilayah KTI terhadap Intensitas Arus Barang Untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan.....	50

4.8.2 Analisis Kaitan Peningkatan Kesejahteraan Wilayah KBI terhadap Intensitas Arus Barang Untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan	52
4.8.3 Analisis Kaitan Peningkatan Kesejahteraan Wilayah Sulsel terhadap Intensitas Arus Barang Untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan	54
4.8.4 Analisi Kaitan Peningkatan Nilai Perdagangan Internasional Indonesia terhadap Intensitas Arus Barang Untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan	56
4.8.5 Analisis Kaitan Peningkatan Biaya Kehidupan Terhadap Intensitas Arus Barang Untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan	57
BAB V PENUTUP	60
5.1 Kesimpulan.....	60
5.2 Saran.....	61
DAFTAR PUSTAKA	64
LAMPIRAN.....	66

DAFTAR GAMBAR & TABEL

Gambar	1.1	Pergerakan Volume Arus Barang di beberapa Daerah di Indonesia.....	2
Gambar	2.1	Kerangka Konsepsional	18
Tabel	4.1	Pergerakan Arus Bongkar Muat Barang di Bandar Udara Hasanuddin Makassar Tahun 1995 – 2009	28
Tabel	4.2	Pergerakan Pesawat Angkutan Udara di Bandar Udara Hasanuddin Makassar Tahun 2005 – 2009	30
Tabel	4.3	Perkembangan Arus Barang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar Tahun 1995 – 2009	32
Tabel	4.4	Perkembangan Alat Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Makassar Tahun 2005 – 2009	34
Tabel	4.5	Perkembangan Arus Kunjungan Kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar Tahun 2005 -2009	36
Tabel	4.6	PDRBperkapita di Wilayah KTI, KBI dan Sulawesi Selatan Tahun 1995 – 2009	38
Tabel	4.7	Perkembangan <i>Net Trade Flow</i> Indonesia Tahun 1995 – 2009.....	42
Tabel	4.8	Perkembangan Laju Inflasi di Sulawesi Selatan Tahun 1995 – 2009	47
Tabel	4.9	Hasil Regresi	48

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Arus bongkar-muat barang mempunyai peran yang penting untuk dapat dijadikan sebagai salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator (penghubung) antara Kawasan Timur dan Barat Indonesia. Hal ini dapat dilihat dari volume arus barang yang melalui pelabuhan dan bandara yang ada di Makassar yang berasal dari daerah-daerah timur dan barat yang tidak menjadikan Sulawesi Selatan sebagai daerah tujuan tetapi sebagai tempat persinggahan (transit) yang selanjutnya diteruskan ke daerah tujuan. Barang yang dibongkar ataupun dimuat tidak hanya barang yang diperdagangkan saja melainkan untuk komponen barang rumah tangga (*home good*) juga termasuk di dalamnya.

Pergerakan arus barang yang melalui Sulawesi Selatan atau menjadikannya sebagai daerah tujuan tidak hanya dipengaruhi oleh faktor dari dalam saja melainkan juga ada pengaruh dari luar dimana keadaan perekonomian daerah asal dan daerah tujuan barang tersebut turut berperan di dalamnya, dengan melihat tingkat pendapatan domestik regional bruto (PDRB), tingkat populasi, jarak antar daerah asal dan daerah tujuan, dan perbedaan endowment (semua bahasa di masing-masing daerah).

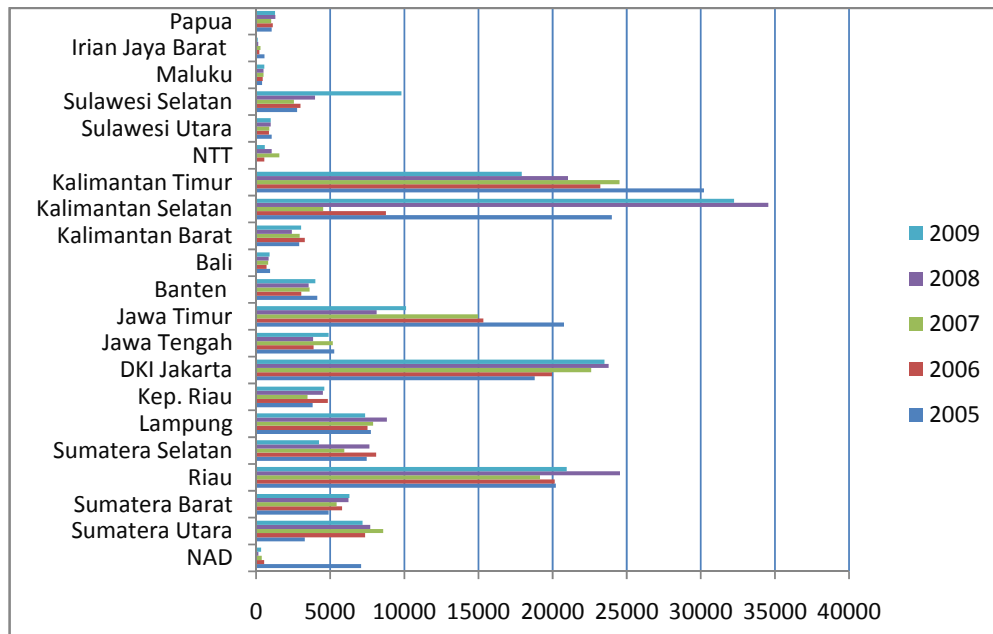
Menjadikan Sulawesi Selatan sebagai centralitas pembangunan yang dapat menghubungkan kawasan timur dan barat Indonesia dapat didukung oleh adanya sarana dan prasarana yang memadai. Selama ini pembangunan prasarana

dan sarana yang ada di Sulawesi-Selatan telah diupayakan untuk dapat menjangkau ke berbagai daerah. Prasarana yang berperan penting dalam kegiatan perekonomian adalah Bandar Udara dan Pelabuhan, yaitu dalam hal transportasi penumpang dan pergerakan barang dan jasa. Transportasi merupakan sarana ekonomi yang berfungsi untuk menunjang pemindahan sesuatu (manusia, hewan dan barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk menciptakan kegunaan tempat dan kegunaan waktu (Ruru, 1993).

Dalam kurun waktu lima tahun terakhir yaitu dari tahun 2005-2009, pergerakan arus lalu lintas barang baik yang melalui pelabuhan atau Bandar udara yang ada di beberapa daerah/provinsi di Indonesia baik itu barang yang dibongkar ataupun dimuat ditunjukkan pada Gambar 1.1 berikut.

Gambar 1.1

**Pergerakan Volume Arus Barang di Beberapa Daerah
di Indonesia 2005-2009 (Ton)**



Pada Gambar 1.1 di atas, untuk Kawasan Barat Indonesia, daerah yang pergerakan arus barangnya tinggi dan mengalami peningkatan hampir di setiap tahunnya yaitu daerah Riau, DKI Jakarta dan Jawa Timur. Selain daerah-daerah tersebut, Kalimantan Selatan juga mengalami peningkatan yang sangat signifikan pada tahun 2008 yaitu 34557 ton, tetapi tahun-tahun sebelumnya volume arus barang yang melalui daerah ini tidak begitu besar dibanding ketiga daerah yang disebutkan di atas. Untuk Kawasan Timur Indonesia, daerah yang pergerakan arus barangnya lebih dominan dan mengalami peningkatan tiap tahunnya yaitu daerah Kalimantan Timur, Sulawesi Selatan, Sulawesi Utara dan Papua.

Pembangunan sub-sektor perhubungan atau transportasi merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan pembangunan ekonomi yang antara lain mencakup aktivitas perdagangan, industri ataupun aktivitas dari sistem transportasi lainnya. Hal ini bertolak dari pandangan para ahli bahwa sektor perhubungan atau transportasi pada umumnya mempunyai korelasi yang positif dengan pembangunan ekonomi, sehingga semakin maju tingkat kegiatan perekonomian suatu negara tuntutan akan kebutuhan jasa perhubungan atau transportasi akan semakin besar pula (Morlok, 1995 : 34; Schumer, 1974 : 1). Dengan demikian tidak diragukan lagi bahwa seiring dengan jalannya pembangunan ekonomi di Sulawesi secara khusus sektor perhubungan akan memainkan peran yang semakin besar dan penting dalam posisinya sebagai faktor penunjang proses pembangunan.

Dalam perencanaan dan pembangunan suatu wilayah, transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam menunjang perdagangan antar daerah

dan pengembangan ekonomi suatu wilayah. Keterkaitan antar proses transportasi dan pembangunan ekonomi adalah cukup kompleks, kaitan sebab-pengaruh (*cause-effect relation*) tidak dapat dipisahkan. Sehingga kajian tentang pembangunan sarana transportasi bukan hanya dari dimensi ekonomi dan teknik saja tetapi juga dimensi sosial, kualitas sumber daya manusia, politik, kelembagaan dan antar disiplin, jika pendekatan dan pengajiannya dilakukan secara tepat, maka strategi dan langkah-langkah pengembangannya akan lebih mudah dan terarah (Adisasmita, 1992).

Dalam prakteknya dewasa ini, pemakai angkutan umum tidak hanya berkeinginan untuk dipenuhi kebutuhan perpindahannya, tetapi menghendaki pula ketepatan proses pengangkutannya. Sehingga transportasi dapat merupakan kegiatan produksi karena menciptakan kegunaan yaitu tempat dan waktu. Fungsi dari pada transportasi adalah membawa komoditi/barang dari tempat-tempat di mana marginal utilitynya relatif rendah ke tempat-tempat yang marginal utilitynya relatif tinggi (Bonavia, 2009).

Dari sisi ekonomi fungsi transportasi adalah merangsang pertumbuhan ekonomi, melancarkan dan memudahkan distribusi bahan kebutuhan ke pasar-pasar yang berbeda, memudahkan usaha akumulasi, alat untuk menstabilkan harga, menunjang perluasan pasar, merangsang naiknya nilai tanah di sekitar alur transportasi yang tersedia dan menunjang terciptanya spesialisasi (Rendra, 2002).

Selain itu fungsi transportasi yang lain adalah sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promotion sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi

(Muchtaruddin, 1990), sebab peranan transportasi tidak hanya untuk melancarkan arus barang dan mobilitas manusia saja. Tetapi transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Bandar Udara Internasional Hasanuddin merupakan Bandar Udara terbesar di Kawasan Timur Indonesia. Begitu pula dengan Pelabuhan Soekarno-Hatta, yang berperan sebagai penghubung kegiatan ekonomi di wilayah kawasan Timur dan Barat Indonesia. Selama beberapa tahun terakhir ini kegiatan di kedua prasarana ini meningkat pesat sejalan dengan peningkatan kegiatan pembangunan di Kawasan Timur Indonesia dan di Sulawesi Selatan khususnya.

Melihat Sulawesi Selatan adalah sebagai wilayah yang cukup strategis untuk Kawasan Timur Indonesia, apalagi jika dilihat bahwa sarana dan prasarana yang ada di wilayah ini sudah cukup memadai, serta merupakan poros silang perdagangan antara pulau dan luar negeri bagi Kawasan Timur Indonesia bahkan bagi Kawasan Barat Indonesia.

Perekonomian Sulawesi Selatan diprediksi memiliki prospek yang cerah. Indikasi tersebut secara nyata dapat terlihat dari semakin bergairahnya sektor ekonomi dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi, stabilitas harga berbagai kebutuhan pokok serta berkurangnya gejolak sosial di masyarakat yang sebelumnya banyak dipicu oleh berbagai kesulitan ekonomi.

Dari sisi perdagangan, Sulawesi Selatan merupakan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia (KTI). Hal ini mengakibatkan bahwa lalu lintas perdagangan laut dan udara atau lalu lintas pelayaran dari Indonesia Barat ke

bagian Timur khususnya Sulawesi Selatan melewati pelabuhan dan bandara Makassar.

Tidak seperti zaman dahulu, sekarang ini jasa transportasi yang tersedia telah mampu melayani dan menunjang seluruh kegiatan manusia. Pertumbuhan fasilitas transportasi memberikan manfaat yang besar terhadap kemakmuran masyarakat suatu daerah maupun peradaban manusia itu sendiri. Manfaat transportasi meliputi berbagai kehidupan dan kegiatan manusia, diantaranya aspek ekonomi, aspek sosial dan aspek politik.

Untuk aspek ekonomi, kegiatan yang berlangsung yaitu dapat dilihat dari arus keluar-masuknya penumpang dan barang dan jasa. Selain itu dapat juga dilihat dari adanya kelembagaan ekonomi misalnya jasa perbankan, perwakilan perdagangan dan wiraswasta dari luar daerah atau bahkan dari luar negeri yang mendirikan cabang di daerah Sulawesi Selatan.

Dalam penelitian ini, penulis lebih memfokuskan untuk menganalisa aktivitas ekonomi pada arus bongkar-muat yang ada di Pelabuhan Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin . Model gravitasi digunakan untuk memprediksi potensi Sulawesi-Selatan menjadi katalisator pembangunan Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat Indonesia sebagai sarana penghubung kedua wilayah Indonesia tersebut, sehingga menjadikan Sulawesi-Selatan sebagai centralisasi pembangunan.

Model gravitasi pertama kali digunakan untuk aliran perdagangan internasional oleh Timbergen (1962), yang selanjutnya diikuti oleh banyak peneliti. Dalam konteks ini, peneliti menggunakan arus bongkar muat barang

sebagai variable dependen yang merupakan proxy pada perannya sebagai salah satu indikator katalisator. Sedangkan Variabel independennya meliputi PDRBperkapita KBI yang diwakili oleh provinsi Riau, Jawa Timur (Surabaya) dan DKI Jakarta, PDRBperkapita KTI yang diwakili Manado (Sulawesi Utara), Balikpapan (Kalimantan Timur) dan Papua, PDRBperkapita Sulsel, *net trade flow* Indonesia dan tingkat inflasi Sulsel.

Dalam model gravitasi, tingkat populasi dan jarak antar daerah dijadikan sebagai variabel independent, namun dalam penelitian ini tidak lagi digunakan, karena peneliti menggunakan PDRB perkapita yang merupakan total pendapatan daerah dibagi dengan jumlah penduduk. Sedangkan jarak tidak dimasukkan karena datanya tidak bervariasi, sedangkan dalam penelitian ini menggunakan data time series selama lima belas (15) tahun yaitu dari tahun 1995-2009 agar data yang diperoleh bisa signifikan. Tetapi inflasi bisa *capture*nya, di mana jarak diproxikan ke dalam *transport cost*, yang dapat dilihat dari indeks dan dirataratakan yang kemudian bisa diwakili oleh tingkat inflasi.

Untuk melihat hubungan dari hal-hal yang ada pada penjelasan di atas maka penelitian ini difokuskan pada **“Model Gravitasi Arus Barang : Studi Sulawesi Selatan Sebagai Katalisator Pembangunan KTI dan KBI.”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dirumuskan pokok permasalahan yang berkaitan dengan pembahasan Sulawesi Selatan sebagai penghubung

pembangunan antara wilayah timur dan barat Indonesia. Adapun rumusan masalah sebagai berikut :

Apakah $PDRB_{perkapita_{KTI}}$, $PDRB_{perkapita_{KBI}}$, $PDRB_{perkapita_{SULSEL}}$, *Net Trade Flow* Indonesia dan $Inflasi_{SULSEL}$ berpengaruh terhadap arus bongkar muat pada Pelabuhan Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin Makassar?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penulisan

1.3.1 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah :

Untuk mengukur dan menganalisis pengaruh $PDRB_{perkapita}$ wilayah Timur Indonesia, $PDRB_{perkapita}$ wilayah Barat Indonesia, $PDRB_{perkapita}$ Sulawesi Selatan, *Net Trade Flow* Indonesia dan $Inflasi$ Sulawesi Selatan terhadap arus bongkar muat pada Pelabuhan Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin Makassar?

1.3.2 Manfaat Penelitian

1. Diharapkan dapat dijadikan sebagai input (informasi) bagi Pemerintah, instansi swasta maupun masyarakat mengenai sejauh mana arus bongkar-muat melalui Pelabuhan dan Bandara Makassar menjadi sarana penghubung antara KTI dan KBI.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan referensi kajian mengenai arus bongkar muat pada pelabuhan dan bandara.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Teoritis

2.1.1 PDRBperkapita terhadap Arus Bongkar Muat Barang

Gravity Model

Hukum gravitasi Newton menyatakan, bahwa gaya gravitasi antara dua benda secara langsung dipengaruhi secara proporsional oleh massa dari kedua benda dan sebaliknya secara proporsional dipengaruhi oleh jarak kuadrat antara keduanya. Menurut Alonso (Fitzsimons dan Hogan, 1999:386), ditemukan hubungan yang kuat dengan menggunakan fungsi gravitasi dengan mengganti massa dengan populasi dan kekuatan gravitasi dengan beberapa ukuran interaksi dua lokasi. Setelah itu persamaan gravitasi banyak digunakan untuk isu-isu dalam ekonomi regional dan lokasi, dengan memperoleh kesuksesan secara empiris.

Persamaan gravitasi pertama kali digunakan untuk aliran perdagangan internasional oleh Tinbergen, yang selanjutnya diikuti oleh banyak peneliti. Dalam konteks ini, variabel dependen merupakan perdagangan bilateral antara dua mitra dagang, variabel independent meliputi populasi dan pendapatan suatu negara/daerah. Persamaan ini kemudian diestimasi untuk banyak Negara, periode waktu dan tingkat disagregasi dengan hasil yang sangat sukses secara empiris. Leamer dan Levinson mengaku mereka menemukan beberapa penemuan empiris yang jelas dan kuat dalam ilmu ekonomi. Sebaliknya ada pula yang menyatakan, bahwa kesuksesan secara empiris persamaan gravitasi tidak membuatnya populer dan diterima secara umum. Hal ini dikarenakan persamaan tersebut sama sekali *ad*

hoc, tidak ada teori yang melandasinya. Namun kemudian beberapa tahun terakhir telah dilakukan pembaharuan yang menarik dalam memberikan kedalaman teori dari persamaan gravitasi.

Robinson Tarigan (Ekonomi Regional, 2005) mengemukakan bahwa ada kegiatan yang harus berada di suatu lokasi tanpa ada pilihan lain, misalnya apabila kegiatan itu terkait dengan potensi alam, seperti pertambangan daerah pariwisata, olahraga ski, pengelolaan hutan, perkebunan dan pelabuhan laut. Salah satu alat analisis yang memungkinkan kita menjelaskan keberadaan kegiatan pada lokasi tersebut adalah model Gravitasi.

Model gravitasi adalah model yang paling banyak digunakan untuk melihat besarnya daya tarik dari suatu potensi yang berada pada suatu lokasi. Model ini sering digunakan untuk melihat kaitan potensi suatu lokasi dan besarnya wilayah pengaruh dari potensi tersebut. Dalam perencanaan wilayah, model ini sering dijadikan alat untuk melihat apakah lokasi berbagai fasilitas kepentingan umum telah berada pada tempat yang benar.

Model gravitasi selain berfungsi sebagai teori lokasi juga berfungsi sebagai alat dalam perencanaan, yang dikembangkan dari hasil pengamatan di lapangan berdasarkan hukum Gravitasi Newton. John Q. Stewart dan kelompoknya pada *School of Social Physics* menerapkan secara sistematis model gravitasi untuk menganalisis interaksi sosial dan ekonomi. Misalnya ada dua kota (kota A dan kota B) yang berdekatan, ingin diketahui berapa besar interaksi yang terjadi antara kedua kota tersebut. Interaksi bisa saja diukur dari banyaknya

perjalanan dari penduduk atau arus barang yang masuk dari kota A ke kota B ataupun sebaliknya.

Beberapa penelitian menjelaskan bahwa gravity model dapat diperoleh melalui landasan beberapa teori ekonomi tentang perdagangan internasional yang telah secara umum digunakan, yang bahkan teori tersebut secara prinsip sangat berbeda satu sama lain. Salah satunya dibuktikan oleh Evenett dan Keller (2002), yang membuktikan bahwa teori Heckscher-Ohlin dapat menjelaskan kesuksesan gravity model secara empiris.

Beberapa literatur juga mengemukakan alternatif bentuk fungsional dari gravity model, salah satunya Sanso dkk (1993). Yang menggunakan kombinasi PDB per kapita dan jumlah populasi atau dengan menggunakan kombinasi “PDB per kapita” dan “PDB suatu Negara”.

Berdasarkan teori gravity ini, kemudian penulis menggunakan PDRB sebagai salah satu variable untuk menganalisa pengaruhnya terhadap aktivitas arus bongkar muat. $PDRB_{KTI}$, $PDRB_{KBI}$ dan $PDRB_{SULSEL}$ yang diperkirakan mempunyai hubungan positif terhadap arus bongkar muat di pelabuhan dan bandara di Makassar. PDRB dari daerah kawasan timur dan barat Indonesia sebagai daerah pengekspor mengukur kapasitas produksi daerah tersebut, sementara PDRB daerah Sulawesi Selatan sebagai daerah importer untuk mengukur kapasitas absorpsi dan juga sebagai proxy dari tingkat kesejahteraan di Sulsel yang juga dapat mempengaruhi aktivitas arus bongkar muat.

2.1.2 Net Trade Flow Indonesia terhadap Arus Bongkar Muat Barang

Perdagangan atau pertukaran mempunyai arti khusus dalam ilmu ekonomi. Perdagangan diartikan sebagai proses tukar menukar yang didasarkan atas kehendak sukarela dari masyarakat dari masing-masing pihak. Aspek kehendak sukarela tersebut dinilai penting, karena perdagangan mempunyai implikasi yang sangat fundamental, yaitu bahwa perdagangan hanya akan terjadi apabila paling tidak ada satu pihak yang memperoleh keuntungan atau manfaat dan tidak ada pihak lain yang (merasa) dirugikan.

Perdagangan timbul karena salah satu atau kedua pihak melihat adanya manfaat atau keuntungan tambahan yang biasa diperoleh dari perdagangan tersebut. Jadi motif atau dorongan bagi orang yang melakukan tukar menukar adalah adanya kemungkinan diperoleh manfaat tambahan tersebut. Manfaat ini disebut manfaat dari perdagangan (*gains from trade*).

Total perdagangan (*net trade flow*) di Indonesia dijadikan sebagai salah satu variabel yang dapat mempengaruhi arus bongkar muat karena merupakan proxy dari perdagangan internasional di Indonesia yang dapat mendukung Sulawesi Selatan sebagai sentralitas pembangunan yang dapat dilihat dari pengaruh *net trade flow* di Indonesia terhadap pergerakan arus barang di Sulawesi Selatan.

Arus bongkar-muat barang yang melalui pelabuhan dan tidak dapat mewakili total barang yang diperdagangkan (*total trade*) karena di dalamnya juga terdapat barang yang tidak diperdagangkan misalnya *home good*. *Trade flow* yang

memberikan pengaruh yang positif terhadap arus bongkar muat barang yang terjadi di pelabuhan dan bandara di Makassar.

2.1.3 Inflasi terhadap Arus Bongkar Muat Barang

Inflasi merupakan salah satu indikator penting dalam menganalisis perekonomian suatu negara/daerah, terutama berkaitan dengan dampaknya yang luas terhadap variable makroekonomi agregat, pertumbuhan ekonomi, keseimbangan eksternal, daya saing, tingkat bunga dan bahkan distribusi pendapatan. Inflasi juga sangat berperan dalam mempengaruhi mobilisasi dana lewat lembaga keuangan formal.

Mishkin (2002) mendefinisikan inflasi sebagai kenaikan tingkat harga yang kontinyu dan terus menerus, memengaruhi individu-individu, bisnis, dan pemerintah. Secara umum inflasi dapat dikelompokkan menjadi tiga bagian. Inflasi inti (*Core Inflation*) adalah inflasi barang atau jasa yang perkembangan harganya dipengaruhi oleh perkembangan ekonomi secara umum (faktor-faktor fundamental seperti ekspektasi inflasi, nilai tukar, dan keseimbangan permintaan dan penawaran agregat) yang akan berdampak pada perubahan harga-harga secara umum dan lebih bersifat permanen.

Faktor-faktor penyebab inflasi secara umum dapat disederhanakan (Samuelson, 1993:419), yakni inflasi tarikan pemerintah, inflasi tarikan biaya dan inflasi yang disebabkan oleh impor. Sementara Budiono mengolongkan penyebab timbulnya inflasi menjadi dua yaitu : inflasi yang berasal dari dalam negeri (*domestic inflation*) misalnya, devisa anggaran, kenaikan upah atau BBM,

bencana alam, dan lain sebagainya dan inflasi yang berasal dari luar negeri (*imported inflation*) misalnya, kenaikan harga-harga di luar negeri dan adanya pengaruh krisis regional.

Adanya hubungan antara inflasi dengan arus bongkar muat barang di pelabuhan dan bandara di Makassar yang kemungkinan mempunyai hubungan yang negative karena inflasi merupakan proxy dari tingkat biaya kehidupan dan juga dapat mencapture tingkat biaya transportasi (*transport cost*) di Sulsel. Itulah alasan tingkat inflasi Sulsel dijadikan sebagai salah satu variable independent dalam penulisan skripsi ini yang dimana sangat berpengaruh ketika inflasi meningkat maka biaya kehidupan dan biaya transportasi pun akan meningkat, sehingga arus bongkar muat akan menurun.

2.2 Study Terkait Sebelumnya

Sari Saudi (2003), dalam penulisan tesisnya mengenai “Analisis Permintaan Jasa Transportasi untuk Arus Penumpang Laut di Sulawesi” menunjukkan bahwa secara bersama-sama (simultan) variable jumlah PDRB, Pendapatan per kapita, Kesempatan Kerja dan Harga Tiket Kapal berpengaruh sangat nyata/signifikan terhadap permintaan jasa transportasi laut dalam hal ini adalah banyaknya jumlah penumpang laut di seluruh wilayah Sulawesi sepanjang tahun 1988-2002. Di wilayah Sulawesi Selatan khususnya, PDRB berpengaruh positif dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi laut, sedangkan variable Pendapatan per Kapita dan Harga Tiket Kapal berpengaruh negative dan signifikan terhadap permintaan jasa transportasi laut yaitu banyaknya jumlah

penumpang yang melalui pelabuhan Soekarno-Hatta, Makassar sepanjang tahun 1988-2002.

Lukman (2004), dalam penelitiannya mengenai “ Peranan Bandar Udara Hasanuddin Dalam Menunjang Perdagangan di Sulawesi Selatan Periode Tahun 1998 - 2002” berdasarkan data hasil olahan mengenai perkembangan aktivitas di Bandar Udara Hasanuddin dalam 5 tahun terakhir, terlihat bahwa untuk pergerakan pesawat angkutan udara secara keseluruhan rata – rata mengalami peningkatan sebesar 4 %, sedangkan untuk aktivitas pergerakan penumpang rata – rata mengalami peningkatan sebesar 8 % dan untuk aktivitas bongkar muat kargo sebesar 2 %, walaupun pada beberapa tahun terlihat perkembangan pergerakan aktivitas di Bandar Udara Hasanuddin berfluktuasi, namun dapat disimpulkan bahwa telah terjadi peningkatan aktivitas di Bandar Udara Hasanuddin, walaupun peningkatannya sangat kecil.

Sucianti (2007), dalam penelitian “Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi volume bongkar-muat di Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar periode 1996-2006”. Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa pengaruh arus kunjungan kapal adalah positif terhadap volume bongkar muat barang sebesar 0,76%. Jumlah tenaga kerja juga berpengaruh terhadap volume bongkar muat barang sebesar 0,99%. Sementara jumlah perusahaan ekspedisi menunjukkan korelasi negative dengan volume bongkar muat barang. Hanya dua variable tersebut di atas berpengaruh signifikan terhadap volume bongkar muat barang, sedangkan jumlah perusahaan ekspedisi tidak signifikan. Hal ini dikarenakan

tidak semua barang yang melewati Pelabuhan Soekarno Hatta harus memakai jasa perusahaan ekspedisi.

Diana (2008), menulis “Pengaruh Arus Penumpang dan Arus Barang melalui Pelabuhan Soekarno-Hatta Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota Makassar”. Berdasarkan hasil olahan data menunjukkan bahwa arus penumpang dan arus barang di Pelabuhan Soekarno-Hatta berpengaruh positif terhadap pertumbuhan ekonomi. Hal ini terlihat pada hasil perhitungan kuantitatif yaitu hasil t hitung sebesar 2,721 lebih besar daripada t table sebesar 1,943.

2.3 Kerangka Konsepsional

Pembangunan ekonomi dan pembangunan sektor-sektor lainnya di suatu negara/daerah tak dapat berkembang dengan baik jika tidak di dukung oleh faktor-faktor lain seperti sarana dan prasarana angkutan/transportasi. Kiranya tidak dapat dipungkiri bahwa sektor perhubungan mempunyai korelasi positif dengan pembangunan ekonomi. Oleh karena dapat memperlancar pergerakan arus lalu lintas barang dan jasa, peningkatan mobilitas penduduk dan pemerataan hasil pembangunan.

Sebagai salah satu indikator yang dapat mendukung Sulawesi-Selatan sebagai katalisator pembangunan antara kawasan timur dan barat Indonesia, pergerakan arus bongkar muat barang tidak hanya yang melalui pelabuhan saja tetapi juga bandar udara. Selain peningkatan PDRB Sulawesi Selatan yang mampu mendorong peningkatan arus bongkar-muat barang di Sulsel, PDRB perkapita daerah yang ada di kawasan timur dan barat Indonesia juga sangat

berperan. Di mana jika PDRB di masing-masing daerah tersebut meningkat yang di dalamnya berarti populasi daerah tersebut juga akan semakin tinggi maka permintaan akan barang juga akan meningkat.

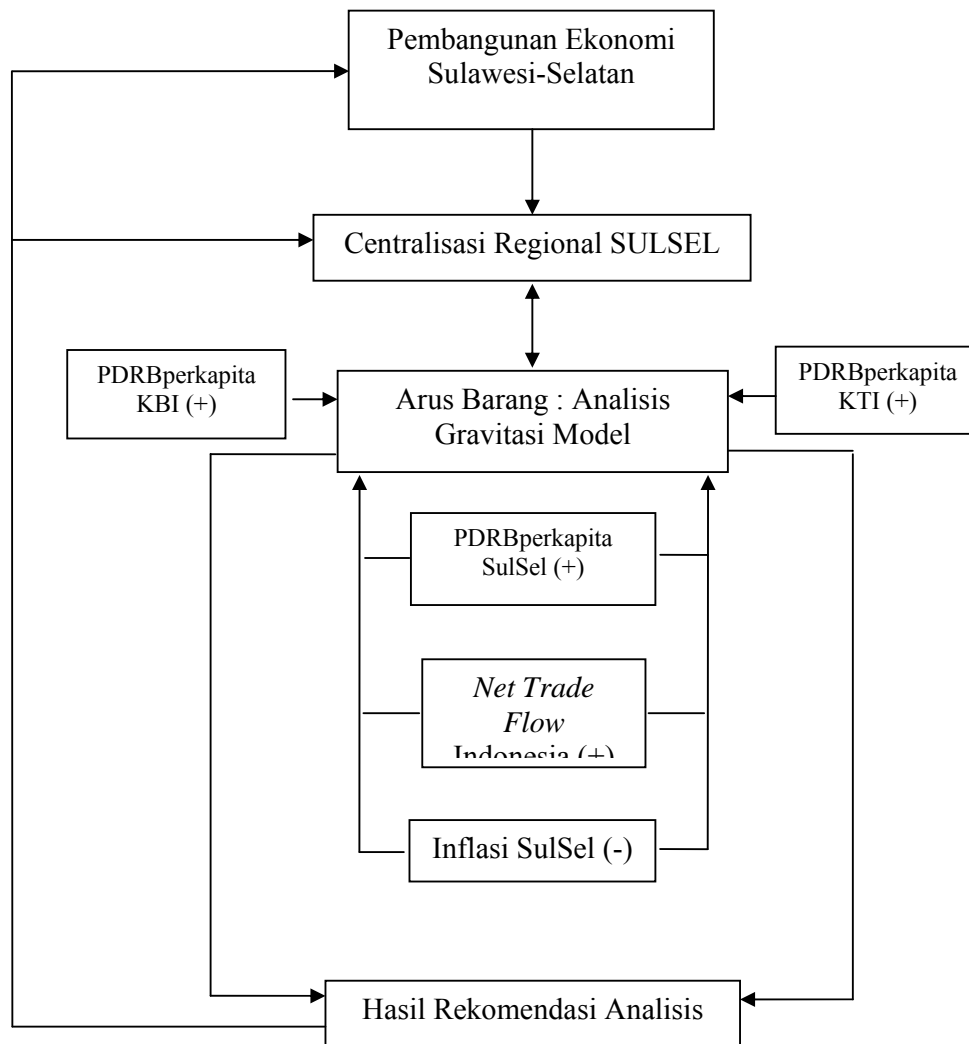
Selain PDRBperkapita, net trade flow atau total aliran perdagangan internasional di Indonesia juga turut berpengaruh dalam peningkatan arus bongkar-muat barang di mana *net trade flow* yaitu total ekspor dan impor Indonesia jika mengalami peningkatan juga akan berpengaruh positif terhadap arus bongkar-muat barang. Arus bongkar-muat barang tidak dapat mewakili *trade flow* karena barang yang dibongkar ataupun dimuat tidak semua merupakan barang yang akan diperdagangkan, tetapi termasuk barang-barang rumah tangga (*home good*) di dalamnya.

Tingkat inflasi suatu daerah akan mempengaruhi tingkat permintaannya terhadap sejumlah barang. Jika harga-harga barang secara keseluruhan meningkat, masyarakat akan lebih cenderung untuk mengurangi konsumsinya terhadap barang kebutuhannya, sehingga pergerakan arus lalu lintas barang akan menurun. Kenaikan harga dari barang-barang yang ada di masyarakat yang berasal dari luar daerah tersebut ditunjang karena adanya biaya transportasi/pengangkutan (*transport cost*) yang dipengaruhi oleh jarak antar daerah tersebut. Sehingga tingkat inflasi disini dapat *capture* pengaruh jarak terhadap pergerakan arus lalu lintas barang yang masuk dan keluar ataupun singgah di pelabuhan dan bandara Makassar.

Tingkat PDRBperkapita KBI, PDRBperkapita KTI, PDRBperkapita Sulsel, *Net Trade Flow* Indonesia dan tingkat inflasi Sulsel akan mendukung

peranan Sulawesi Selatan menjadi katalisator pembangunan antara KTI dan KBI yang dilihat dari arus bongkar-muat barang yang melalui pelabuhan dan bandara di Makassar, yang dapat disederhanakan pada Gambar 2.1 berikut :

Gambar 2.1 Kerangka Konsepsional



Pada Gambar 2.1 dapat disimak bahwa sesuai dengan prediksi teoritis di beberapa temuan sebelumnya diperoleh hubungan faktor penentu arus barang, yaitu PDRB sebagai faktor penarik berpengaruh positif terhadap arus barang,

net trade flow berpengaruh positif terhadap arus barang dan tingkat inflasi berpengaruh negatif terhadap arus barang.

2.4 Hipotesis

Diduga bahwa $PDRB_{perkapita_{KTI}}$, $PDRB_{perkapita_{KBI}}$, $PDRB_{perkapita_{SULSEL}}$, *Net Trade Flow* Indonesia berpengaruh positif dan signifikan terhadap arus bongkar muat pada Pelabuhan Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin Makassar, sedangkan $Inflasi_{SULSEL}$ berpengaruh negatif dan signifikan terhadap arus bongkar muat pada Pelabuhan Soekarno-Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin Makassar.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Daerah Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini penulis mengadakan penelitian di Provinsi Sulawesi Selatan, atau tepatnya pada PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO) IV, PT. (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Hasanuddin, Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar untuk mendapatkan data-data yang diperlukan.

3.2 Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data dan informasi yang akurat yang akan menjelaskan tentang permasalahan yang diteliti, maka metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Penelitian Lapangan (*field research*)

Yakni penelitian yang dilakukan secara langsung pada objek penelitian, dalam hal ini PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia (PELINDO) IV, Pelabuhan Soekarno-Hatta Makassar, PT. (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Hasanuddin Makassar, Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Sulawesi Selatan di Makassar. Penelitian yang dimaksud adalah mengumpulkan data dan info yang diperlukan.

2. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Yaitu suatu bentuk penelitian yang menggunakan sarana kepustakaan dengan menelaah bahasan teoritis dari berbagai literature, referensi yang

berupa buku-buku, jurnal, hasil penelitian, peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penulisan skripsi ini.

3.3 Jenis dan Sumber Data

Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang bersifat kualitatif dan kuantitatif, yakni data yang diperoleh dari objek penelitian yang secara langsung dapat digunakan dalam pembahasan skripsi ini.

Yang meliputi :

1. Data kualitatif, berupa data yang diperoleh dari buku-buku acuan dan berbagai artikel mengenai peranan bandara dan pelabuhan Makassar dalam kaitannya sebagai katalisator pembangunan antara KTI dan KBI.
2. Data kuantitatif, berupa data dalam bentuk angka-angka yang diperoleh penulis seperti statistik pergerakan lalu lintas angkutan laut khususnya arus bongkar-muat pada Pelabuhan Soekarno dan pergerakan lalu lintas angkutan udara khususnya arus bongkar-muat pada Bandar Udara Hasanuddin.

Adapun data-data yang digunakan dalam penulisan ini bersumber dari :

1. PT Pelindo IV, yang meliputi data mengenai pergerakan lalu lintas pelayaran, arus penumpang dan barang di pelabuhan Makassar.
2. PT (Pesero) Angkasa Pura I Bandar Udara Hasanuddin, yang meliputi data mengenai pergerakan lalu lintas angkutan udara Bandar Udara Hasanuddin.

3. Kantor Badan Pusat Statistik (BPS), yang meliputi data tentang volume dan nilai perdagangan daerah Sulawesi Selatan dan data-data lain tentang sarana dan prasarana yang dapat menunjang penulisan ini.

3.4 Metode Analisis

Metode analisis yang digunakan penulis untuk melihat sejauh mana pengaruh variable yang meliputi PDRBperkapita_{KTI}, PDRBperkapita_{KBI}, PDRBperkapita_{SulSel}, *Net Trade Flow* Indonesia dan Inflasi_{SulSel} terhadap pergerakan arus bongkar muat barang pada pelabuhan dan Bandar udara di Makassar, maka model yang digunakan adalah regresi linear berganda. Adapun bentuk model yang digunakan adalah sebagai berikut :

$$Y=f(X_1,X_2,X_3,X_4,X_5).....(1)$$

$$Y = \beta_0 X_1^{\beta_1} X_2^{\beta_2} X_3^{\beta_3} X_4^{\beta_4} e^{(\beta_5 X_5 + \mu)} \dots \dots \dots (2)$$

Dimana :

Y = arus bongkar muat barang di Pelabuhan dan Bandar Udara di Makassar (Ton)

X₁ = PDRBperkapita KTI (juta rupiah)

X₂ = PDRBperkapita KBI (juta rupiah)

X₃ = PDRBperkapita Sulawesi Selatan (juta rupiah)

X₄ = *Net Trade Flow* Indonesia (juta rupiah)

X₅ = Inflasi Sulawesi Selatan (%)

Untuk memudahkan pendugaan maka persamaan tersebut ditransformasikan ke bentuk persamaan linear dengan menggunakan logaritma natural seperti berikut :

$$\ln Y = \ln\beta_0 + \underset{(+)}{\beta_1}\ln X_1 + \underset{(+)}{\beta_2}\ln X_2 + \underset{(+)}{\beta_3}\ln X_3 + \underset{(+)}{\beta_4}\ln X_4 + \underset{(-)}{\beta_5}X_5 + \mu \dots\dots\dots(3)$$

β_0 = konstanta

$\beta_1 \dots \beta_5 > 0$ = nilai elastisitas

μ = kesalahan (error term)

3.5 Batasan Variabel.

Agar pembahasan bisa lebih terarah, maka penulis memberikan batasan-batasan variabel yang meliputi:

1. **Arus bongkar muat barang** adalah banyaknya barang yang dibongkar ataupun dimuat di pelabuhan dan bandara dalam periode waktu tertentu diukur dalam satuan ton.
2. **PDRB perkapita** KTI adalah pendapatan daerah di wilayah bagian timur Indonesia dibagi jumlah penduduk di daerah tersebut untuk tahun yang sama yang dinyatakan dalam harga konstan dalam kurun waktu tertentu yaitu 15 tahun terakhir (1995-2009) yang diukur dalam satuan juta rupiah.. PDRB perkapita untuk wilayah KTI diwakili oleh tiga daerah yaitu Papua, Balikpapan (Kalimantan Timur) dan Manado (Sulawesi Utara) yang memberikan kontribusi lebih terhadap arus bongkar muat barang yang terjadi di Pelabuhan dan Bandara di Makassar berdasarkan data arus bongkar muat barang yang diperoleh di BPS.

3. **PDRB perkapita KBI** adalah pendapatan daerah di wilayah bagian barat Indonesia dibagi jumlah penduduk di daerah tersebut untuk tahun yang sama yang dinyatakan dalam harga konstan dalam kurun waktu tertentu yaitu 15 tahun terakhir (1995-2009) diukur dalam satuan juta rupiah, yang secara selektif diwakili oleh tiga daerah yaitu Surabaya (Jawa Timur), Riau dan DKI Jakarta yang juga memberikan kontribusi lebih dalam aktivitas arus bongkar muat barang di Pelabuhan dan Bandara di Makassar berdasarkan data BPS.
4. **PDRB perkapita Sulsel** merupakan total pendapatan daerah dibagi jumlah penduduk Sulawesi Selatan dinyatakan dalam harga konstan dalam kurun waktu tertentu yaitu 15 tahun terakhir (1995-2009) yang diukur dalam satuan juta rupiah sebagai proxy dari tingkat kesejahteraan di daerah Sulsel itu sendiri.
5. **Net Trade Flow** merupakan nilai absolut total ekspor dikurangi dengan total impor yang terjadi dalam kurun waktu 15 tahun (1995-2009) di Indonesia sebagai proxy dari nilai perdagangan Internasional di Indonesia yang diukur dalam satuan juta rupiah.
6. **Inflasi Sulsel** merupakan kenaikan tingkat harga yang kontinyu dan terus menerus tidak hanya berlaku pada barang tertentu tetapi untuk semua jenis barang diukur dalam satuan persen, yang merupakan proxy dari biaya kehidupan dan biaya transportasi (*transport cost*) di Sulawesi Selatan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Provinsi Sulawesi Selatan yang beribukota di Makassar dan sebagai pusat pengembangan dan pelayanan pembangunan di wilayah Kawasan Timur Indonesia terletak antara $0^{\circ}12' - 8^{\circ}$ lintang selatan dan $116^{\circ}48' - 122^{\circ}36'$ bujur timur. Dengan batas-batas wilayah sebagai berikut :

1. Sebelah Utara :Provinsi Sulawesi Tengah
2. Sebelah Timur :Teluk Bone dan Provinsi Sulawesi Tenggara
3. Sebelah Selatan :Laut Flores
4. Sebelah Barat :Selat Makassar

Luas Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan tercatat 6.236.171 Km persegi yang meliputi 24 Kabupaten dan 3 Kota yang terdiri dari 275 kecamatan. Secara geografis provinsi Sulawesi Selatan membujur dari Selatan ke utara dengan panjang garis pantai mencapai 2500 Km.

Wilayah Sulawesi Selatan yang terdiri dari beberapa pulau sangat membutuhkan fasilitas perhubungan laut dan udara. Sampai dengan tahun 2011, pelabuhan yang ada di Sulawesi Selatan sebanyak dua puluh pelabuhan yang terdiri dari dua pelabuhan yang diusahakan yaitu Pelabuhan Soekarno-Hatta di Makassar dan Pelabuhan Pare-pare serta delapan belas pelabuhan yang tidak diusahakan yang berada di sepanjang pantai Sulawesi Selatan yang pada umumnya digunakan sebagai sarana penyebrangan antar pulau dengan

menggunakan kapal yang terbuat dari kayu dan dua diantaranya termasuk pelabuhan satker (satuan kerja).

Sedangkan untuk Bandar udara di Sulawesi Selatan ada sebanyak 4 yaitu Bandar Udara Hasanuddin Makassar yang merupakan Bandar Udara Internasional yang melayani penerbangan domestik dan mancanegara , Bandar Udara A. Djemma Masamba, Bandar Udara Inco Soroako Waws dan Bandar Udara Pongtiku Tana Toraja.

Tingkat aktivitas pelabuhan dan Bandar udara dapat dilihat antara lain dari frekuensi lalu lintas pelayaran dan penerbangan dan kegiatan bongkar muat barang di seluruh pelabuhan dan Bandar udara yang tersedia di daerah Sulawesi Selatan.

4.2 Perkembangan Aktivitas Arus Barang di Bandar Udara Hasanuddin

Perkembangan kegiatan arus bongkar muat barang di Bandar Udara Hasanuddin Makassar tahun 1995 sampai dengan tahun 2009 mengalami fluktuasi. Di mana kegiatan arus barang meliputi kegiatan bongkar barang dan muat barang. Tabel berikut ini menggambarkan perkembangan kedua kegiatan tersebut yang dilakukan di Bandar Udara Hasanuddin.

Tabel 4.1

Pergerakan Arus Bongkar Muat Barang di Bandar Udara Hasanuddin

Tahun 1995-2009 (ton)

No.	Tahun	Bandara	
		Muat	Bongkar
1	1995	16.784	10.908
2	1996	18.655	12.641
3	1997	18.021	13.421
4	1998	16.941	10.746
5	1999	17.352	9.355
6	2000	16.770	10.401
7	2001	18.698	11.217
8	2002	11.717	10.014
9	2003	13.492	12.288
10	2004	21.439	14.080
11	2005	24.771	15.303
12	2006	24.834	16.283
13	2007	27.357	17.256
14	2008	22.522	17.924
15	2009	21.815	17.630

Sumber : PT. Angkasa Pura I Cabang Makassar

BPS Sulawesi Selatan

Pada Tabel 4.1 mengenai perkembangan arus bongkar muat barang di atas terlihat bahwa kegiatan bongkar muat barang dari tahun 1995 - 1997 terus mengalami peningkatan hingga pada tahun 1998 Indonesia mengalami krisis dimensional yang juga berakibat pada pergerakan arus bongkar muat barang yang ada di Bandar Udara Hasanuddin. Arus muat barang turun sebesar 1.080 ton dari 18.021 ton pada tahun 1997 menjadi 16.941 ton pada tahun 1998. Begitu pun pada aktivitas bongkar barang yang turun sebanyak 2.675 ton pada tahun 1998 jumlah barang yang dibongkar 10.746 ton dibandingkan kegiatan bongkar barang tahun

1997 sebanyak 13.421 ton. Pada tahun 1999 tercatat bahwa jumlah barang yang di muat kembali mengalami peningkatan sebanyak 17.352 ton, sedangkan barang yang dibongkar terus mengalami penurunan sebanyak 9.355 ton. Pada tahun 2001 perekonomian mulai membaik yang juga berpengaruh terhadap aktivitas arus bongkar muat barang yang kembali mengalami peningkatan yaitu 18.698 ton untuk barang yang dimuat sedangkan 11.217 ton untuk barang yang di bongkar. Namun pada tahun 2002 dan 2003 terus berfluktuasi hingga 11.717 ton dan 13.492 ton untuk barang yang dimuat sedangkan untuk barang yang dibongkar masing-masing 10.014 ton dan 12.288 ton. Pergerakan aktivitas arus bongkar di Bandar Udara Hasanuddin setelah tahun 2003 terus mengalami peningkatan hingga pada tahun 2009 yang mencapai 17. 630 ton. Sama halnya dengan aktivitas muat barang yang juga terus mengalami peningkatan hingga pada tahun 2007 yaitu sebanyak 27.357 ton, namun kembali mengalami penurunan pada tahun 2008 dan 2009 yaitu masing-masing sebanyak 22.522 ton dan 21.815 ton.

Total Barang yang dibongkar ataupun dimuat di Bandar Udara Hasanuddin ini tidak semua termasuk dalam barang yang diperdagangkan seperti yang di muat di kargo tetapi juga barang yang ada di bagasi yang merupakan barang dari penumpang.

Perkembangan Aktivitas Arus Pesawat di Bandar Udara Hasanuddin

Sampai saat ini PT (persero) Angkasa Pura I diberi kepercayaan oleh pemerintah untuk mengelolah 13 bandara di beberapa wilayah di Indonesia, salah satunya adalah Bandar Udara Hasanuddin yang berlokasi di daerah Sulawesi Selatan. Seperti halnya bandar udara yang lain, Bandar Udara Hasanuddin

merupakan salah satu infrastruktur penyelenggara pelayanan jasa kebandarudaraan seperti pelayanan arus pesawat angkutan udara, penumpang dan kargo.

Transportasi melalui angkutan pesawat udara merupakan alat transport yang paling mutakhir dan tercepat. Angkutan pesawat udara sangat cocok untuk keperluan eksekutif dan usahawan yang sibuk, dan keperluan lain – lain yang sangat perlu menghemat waktu yang berharga, dikarenakan kecepatannya yang menonjol tersebut. Di samping itu, angkutan udara adalah ideal untuk mengangkut komoditi berharga yang sangat ringan dan cepat rusak.

Pekembangan pesawat angkutan udara pada Bandar Udara Hasanuddin dalam lima tahun terakhir terus mengalami peningkatan. Di bawah ini akan disajikan secara lebih detail mengenai perkembangan angkutan udara di Bandar Udara Hasanuddin periode 2005 – 2009 pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2

**Pergerakan Pesawat Angkutan Udara
di Bandar Udara Hasanuddin Tahun 2005-2009**

Uraian	Satuan	2005	2006	2007	2008	2009
Domestik	Unit	42.464	44.809	48.391	48.856	49.155
Internasional	Unit	535	327	365	397	697
Total	Unit	42.999	45.136	48.756	49.253	49.852

Sumber: PT. Angkasa Pura I (Persero)

Dari Tabel 4.2 terlihat bahwa pada tahun 2006 pergerakan pesawat untuk penerbangan internasional mengalami penurunan sebanyak 208 unit. Jumlah pesawat pada tahun 2005 sebanyak 535 unit dibanding pada tahun 2006

sebanyak 327 unit. Adapun penurunan pada pergerakan pesawat untuk penerbangan internasional pada tahun 2006, antara lain disebabkan karena turunnya permintaan akan jasa transportasi udara seiring dengan situasi perekonomian nasional yang kurang baik dan juga berkurangnya frekuensi penerbangan maskapai yang melayani route luar negeri. Sedangkan untuk penerbangan domestik terus mengalami peningkatan tiap tahunnya yang antara lain disebabkan oleh bertambahnya frekuensi penerbangan pada beberapa operator penerbangan domestik dan juga naiknya permintaan akan jasa pelayanan antar pulau untuk beberapa route yang ada di Kawasan Timur dan Kawasan Barat Indonesia.

4.3 Perkembangan Aktivitas Arus Barang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

Salah satu aktivitas di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar adalah bongkar muat barang yang terus mengalami fluktuasi tiap tahunnya dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2009. Berikut adalah gambaran mengenai perkembangan aktivitas arus bongkar muat barang di Pelabuhan Soekarno Hatta periode 1995-2009, disajikan pada Tabel 4.3.

Tabel 4.3

Perkembangan Arus Barang di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

Tahun 1995 – 2009 (TON)

No.	Tahun	Pelabuhan	
		Muat	Bongkar
1	1995	1.058.104	1.939.407
2	1996	440.925	1.361.214
3	1997	440.456	1.488.102
4	1998	289.144	1.137.542
5	1999	396.966	989.671
6	2000	644.754	1.125.804
7	2001	1.331.984	2.217.253
8	2002	1.603.857	2.391.813
9	2003	2.316.691	3.223.550
10	2004	2.147.129	2.993.307
11	2005	2.399.927	3.168.497
12	2006	2.552.862	3.183.440
13	2007	2.707.219	3.461.109
14	2008	3.294.072	4.992.781
15	2009	3.711.557	6.673.336

*Sumber : PT.Pelindo IV Makassar
BPS Provinsi Sulawesi Selatan
Data Diolah*

Dari tabel 4.3 memperlihatkan kegiatan arus bongkar muat barang pada tahun 1996 mengalami penurunan yang drastis tidak hanya pada kegiatan muat barang tetapi juga pada kegiatan bongkar barang, dibanding tahun sebelumnya yaitu pada tahun 2006 jumlah arus barang yang dimuat sebanyak 1.058.104 ton turun hingga mencapai 440.925 ton, sedangkan untuk barang yang dibongkar sebanyak 1.939.407 ton menurun sebesar 1.361.214 ton. Berlanjut hingga tahun 2000 terus mengalami penurunan dan pada tahun 1998 merupakan tahun terendah pergerakan arus muat barang yaitu sebanyak 289.144 ton, sedangkan untuk

kegiatan bongkar barang terendah pada tahun 1999 sebanyak 989.671 ton. Adapun penurunan pada pergerakan arus barang pada tahun 1998 dan 1999, antara lain disebabkan karena turunnya permintaan akan jasa transportasi laut seiring dengan situasi perekonomian nasional yang kurang menguntungkan dan adanya isu kerusuhan di berbagai daerah di sekitar kepulauan yang menyebabkan bisnis atau permintaan akan barang mengalami penurunan.

Pada tahun 2001 kondisi perekonomian dan keamanan mulai membaik berpengaruh positif terhadap pergerakan arus barang yang juga mengalami peningkatan. Kegiatan muat barang meningkat sebanyak 1.331.984 ton dan kegiatan bongkar barang sebanyak 2.217.253 ton. Peningkatan pergerakan arus bongkar muat barang ini terus berlanjut hingga pada tahun 2003, jumlah barang yang dimuat sebanyak 2.316.691 ton sedangkan barang yang dibongkar sebanyak 3.223.550 ton. Pada tahun 2004 kegiatan arus bongkar muat barang mengalami penurunan yaitu masing-masing sebesar 2.147.129 ton dan 2.993.307 ton, namun kembali terus mengalami peningkatan pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 hingga mencapai 3.711.557 ton untuk barang yang di muat dan 6.673.336 ton untuk barang yang dibongkar di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar.

Perkembangan Alat Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Makassar

Peningkatan aktivitas arus bongkar muat barang yang ada di Pelabuhan selama lima tahun terakhir dimulai pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 antara lain didukung oleh sarana dan prasarana bongkar muat yang di Pelabuhan itu sendiri yang mulai membaik dan mengalami peningkatan dalam hal kuantitas

dari tahun 2005 hingga tahun 2009. Pada tahun 2005 alat bongkar muat di Pelabuhan Soekarno Hatta berjumlah 147 unit, kemudian meningkat pada tahun 2007 sebanyak 10 unit menjadi 157 unit pada tahun 2007. Pada tahun 2008 kembali meningkat sebanyak 23 unit menjadi 180 unit dan tidak mengalami perubahan pada tahun 2009. Berikut pada Tabel 4.4 adalah gambaran mengenai peningkatan jumlah alat bongkar muat di Pelabuhan Makassar yang merupakan salah satu indikator yang mendukung peningkatan pergerakan arus barang di Pelabuhan Makassar.

Tabel 4.4
Perkembangan Alat Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Makassar
Tahun 2005-2009

No.	Tahun	Satuan	Jumlah
1	2005	Unit	147
2	2006	Unit	147
3	2007	Unit	157
4	2008	Unit	180
5	2009	Unit	180

Sumber : PT. Pelindo IV Makassar

Perkembangan Aktivitas Arus Kunjungan Kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar

Perkembangan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 mengalami fluktuasi. Pada tahun 2005 arus kunjungan kapal domestik mencapai 3.748 unit sedangkan arus kunjungan kapal internasional sebanyak 261 unit. Pada tahun 2006 arus

kunjungan kapal domestik dan internasional mengalami peningkatan yaitu masing-masing 4.014 unit dan 329 unit. Arus kunjungan kapal domestik pada tahun 2007 terus meningkat yaitu sebanyak 4.037 unit dibanding kunjungan kapal internasional yang mengalami penurunan sebanyak 3 unit menjadi 326 unit. Penurunan arus kunjungan kapal pada tahun 2008 tidak hanya terjadi pada arus kunjungan kapal internasional namun juga pada arus kunjungan kapal domestik yang turun hingga 2.882 unit, sedangkan kunjungan kapal internasional menurun hingga 261 unit. Penurunan arus kunjungan kapal pada tahun 2008 ini disebabkan antara lain karena kurangnya permintaan terhadap jasa angkutan laut, selain itu menurunnya kegiatan ekspor daerah Sulawesi Selatan karena adanya barang ekspor yang berasal dari daerah Sulawesi Selatan tidak memenuhi syarat barang yang layak di ekspor. Pergerakan arus kunjungan kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar kembali mengalami peningkatan pada tahun 2009 yaitu sebanyak 3.146 unit untuk kunjungan kapal domestik dan 281 unit untuk kunjungan kapal internasional yang dipengaruhi oleh bertambahnya frekuensi pelayaran domestik maupun internasional dan juga bertambahnya pengguna jasa transportasi laut. Berikut pada Tabel 4.5 gambaran perkembangan arus kunjungan kapal domestik dan internasional di Pelabuhan Soekarno Hatta Makassar dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2009.

Tabel 4.5

Perkembangan Arus Kunjungan Kapal di Pelabuhan Soekarno Hatta

Makassar Tahun 2005 – 2009

No.	Tahun	Satuan	Domestik	Internasional
1	2005	Unit	3.748	261
2	2006	Unit	4.014	329
3	2007	Unit	4.037	326
4	2008	Unit	2.882	261
5	2009	Unit	3.146	281

Sumber : BPS (Sulawesi Selatan Dalam Angka 2005-2009)

4.4 Perkembangan Produk Domestik Regional Bruto Perkapita

Produk Domestik Regional Bruto perkapita (PDRBperkapita) sebagai salah satu komponen dari pendapatan regional yang menggambarkan tingkat kemakmuran masyarakat dari suatu daerah. PDRBperkapita itu sendiri adalah merupakan pendapatan rata-rata penduduk suatu daerah pada suatu waktu tertentu.

Perkembangan PDRBperkapita besar mengindikasikan luasnya pendapatan masyarakat menentukan ada tidaknya pasar yang luas. Pada masyarakat dengan PDRB perkapita yang besar, kebutuhan akan barang dan jasa juga besar.

Salah satu ukuran kemajuan di bidang ekonomi suatu daerah adalah adanya peningkatan pendapatan dari tahun ke tahun, kenaikan pendapatan perkapita akan mempunyai makna positif. Jika PDRB mengalami peningkatan yang lebih cepat daripada pertumbuhan penduduk.

Suatu daerah mempunyai pendapatan regional yang berbeda sebagai akibat adanya beberapa perbedaan yang dimiliki oleh daerah tersebut. Perbedaan

tersebut meliputi antara lain : kondisi alam, jumlah penduduk, sosial budaya, tingkat teknologi dan beberapa faktor ekonomi lainnya.

Tolak ukur yang melihat perkembangan dan pertumbuhan pendapatan daerah dan pertumbuhan jumlah penduduknya dalam skala regional adalah Produk Domestik Regional Bruto Perkapita (PDRBperkapita). PDRBperkapita adalah pendapatan yang dihasilkan suatu daerah dibagi dengan jumlah penduduk di daerah tersebut yang biasanya dihitung dalam periode satu tahun. Kondisi perkenomian suatu daerah sangat tergantung pada potensi dan sumberdaya yang dimiliki, berbagai kebijaksanaan, langkah dan upaya yang telah dilakukan oleh pemerintah untuk meningkatkan perekonomian di wilayah tersebut. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah tersebut dapat dilihat dari besarnya nilai PDRBperkapita dari tahun ke tahunnya.

Pendapatan Domestik Regional Bruto Perkapita (PDRBperkapita) menurut harga yang berlaku memberikan gambaran mengenai kemampuan rata-rata penduduk suatu daerah untuk membeli barang dan jasa. Data ini penting sebagai bahan pertimbangan dalam menunjukkan perbedaan tingkat kemakmuran di suatu daerah dengan daerah lainnya.

Perkembangan besarnya Produk Domestik Regional Bruto Perkapita (PDRBperkapita) di wilayah KTI, KBI dan Sulawesi Selatan di sepanjang tahun 1995 sampai dengan tahun 2009 dengan berdasarkan Harga Konstan 2000. Untuk wilayah Kawasan Timur Indonesia dan Kawasan Barat yang diwakili oleh tiga daerah yang merupakan representasi dari daerah yang dinamis dari daerah Papua, Kalimantan, Sulawesi, Sumatera dan Jawa dengan arus bongkar muat barang

terbesar yaitu masing-masing Papua, Kalimantan Timur dan Sulawesi Utara, Riau, Jakarta dan Jawa Timur. Cara memperoleh data PDRBperkapita daerah KTI dan KBI yaitu dengan merata-ratakan PDRBperkapita tiga daerah tersebut, kemudian hasilnya merupakan PDRBperkapita KTI dan PDRBperkapita KBI.

Tabel 4.6

**PDRBperkapita di Wilayah KTI, KBI dan Sulawesi Selatan
Periode 1995-2009 (juta rupiah)**

No.	Tahun	KTI	KBI	Sulsel
1	1995	10.866.576	12.871.684	3.594.004
2	1996	12.955.051	12.977.353	3.872.370
3	1997	14.516.505	12.762.143	3.914.479
4	1998	14.853.661	12.203.374	3.737.081
5	1999	15.241.319	13.932.494	3.810.204
6	2000	16.323.732	16.403.109	3.821.000
7	2001	16.731.947	16.958.785	3.590.000
8	2002	16.718.009	17.501.747	4.063.000
9	2003	16.789.247	17.774.817	4.287.000
10	2004	15.746.650	18.371.417	4.452.000
11	2005	16.934.617	18.928.197	4.849.000
12	2006	16.076.333	19.687.333	5.118.000
13	2007	17.204.000	20.513.000	5.368.000
14	2008	16.522.667	21.481.333	5.708.000
15	2009	17.243.000	22.173.333	5.983.000

*Sumber : PDRB Provinsi dalam Angka 1995-2009, Badan Pusat Statistik Provinsi Sulawesi Selatan.
Data Diolah*

Perkembangan Pendapatan Domestik Regional Bruto Per kapita di wilayah Kawasan Timur, Kawasan Barat dan Sulawesi Selatan dari tahun 1995 sampai dengan tahun 2009 cenderung mengalami peningkatan secara terus menerus.

Pada Tabel 4.6 terlihat jumlah PDRBperkapita masyarakat di wilayah KTI secara terus menerus mengalami peningkatan meskipun tidak secara signifikan. Dengan menyamakan tahun dasar berdasarkan Harga Konstan Tahun 2000 pada tahun 1995 sampai dengan tahun 2009. Angka PDRBperkapita di wilayah Kawasan Timur Indonesia pada tahun 1995 yaitu sebesar Rp 10.866.576,-. Angka tersebut cenderung mengalami peningkatan hingga empat tahun berikutnya yaitu tahun 1999 mencapai Rp 15.241.319,-, walaupun pada saat itu keadaan perekonomian di Indonesia sedang mengalami keterpurukan akibat terjadinya krisis dimensional, tapi hal itu tidak berimplikasi terhadap peningkatan PDRB perkapita yang terus menerus mengalami peningkatan. Pada tahun 2000 PDRBperkapita yang berdasarkan harga konstan tahun dasar 2000 mencapai Rp 16.323.732,-. Kesejahteraan masyarakat di KTI terus mengalami peningkatan walaupun tidak terlalu besar hingga pada tahun 2003 meningkat sebesar Rp 16.789.247,-. Pada tahun 2004 angka PDRBperkapita di KTI mengalami penurunan sebesar Rp 15.746.650,-, namun kembali mengalami peningkatan pada tahun 2005 sampai dengan tahun 2007 yang mencapai Rp 17.204.000,-. PDRBperkapita di wilayah KTI mengalami fluktuasi pada tahun 2008 menurun sebesar Rp 16.522.667,-, namun kembali naik sebesar Rp 17.243.000,- pada tahun 2009.

Kecenderungan peningkatan PDRBperkapita di wilayah Kawasan Timur Indonesia (KTI), juga terjadi, sama halnya dengan wilayah Kawasan Barat Indonesia. Angka PDRBperkapita Kawasan Barat Indonesia (KBI) berdasarkan harga konstan 2000 untuk tahun 1995 sampai dengan tahun 2009 terus mengalami

peningkatan yang terlihat dari angka PDRB perkapita yang juga terus mengalami peningkatan Pada tahun 1995 angka pertumbuhan PDRB perkapita KBI adalah sebesar Rp 12.871.684,-. Angka tersebut mengalami peningkatan walaupun tidak secara signifikan pada tahun 1996 sebesar Rp 12.977.353,-. Angka tersebut kembali mengalami peningkatan secara terus menerus setiap tahunnya hingga tiga tahun berikutnya, yaitu pada tahun 1999 jumlah PDRBperkapita Kawasan Barat Indonesia mencapai Rp 13.932.494,-. Peningkatan PDRBperkapita KBI terus menunjukkan perkembangan dari kemakmuran masyarakat yang ada di KBI yang terus meningkat. Pada tahun 2000 PDRBperkapita mengalami peningkatan yang cukup besar yang mencapai Rp 16.403.109,-. Pada tahun ini kondisi perekonomian di Indonesia mulai membaik sehingga berimplikasi baik dengan kemakmuran masyarakat di wilayah Kawasan Timur Indonesia yang terlihat pada peningkatan angka PDRB perkapita di wilayah ini. Peningkatan tersebut terus terjadi dan pada tahun 2004 yaitu mencapai Rp 18.371.417,-. Hingga pada tahun 2009 PDRB perkapita di wilayah Kawasan Barat Indonesia terus mengalami peningkatan mencapai Rp 22.173.333,-, yang menunjukkan adanya peningkatan kesejahteraan di wilayah Kawasan Barat Indonesia.

Provinsi Sulawesi Selatan yang merupakan lokasi penelitian yang diprediksikan mampu menjadi katalisator antara Kawasan Timur dan Barat Indonesia juga mengalami kecenderungan yang terus meningkat dari tahun ke tahunnya dengan menggunakan tahun dasar harga konstan yang sama yaitu berdasarkan tahun 2000. Terlihat pada tahun 1995 angka PDRBperkapita sebesar Rp 3.594.004,- meningkat pada tahun 1996 sebesar Rp 3.872.370,-. Peningkatan

angka PDRBperkapita di Sulawesi Selatan berlanjut hingga pada tahun 1999 sebesar Rp 3.810.204,-. Terjadinya ketidakstabilan ekonomi dan politik di Indonesia yang berdampak pada nilai nominal mata uang rupiah tidak berimplikasi negatif terhadap peningkatan kesejahteraan di wilayah Sulawesi selatan yang terlihat dari pertumbuhan angka PDRB perkapita di wilayah ini. Terlihat pada tahun 2000 angka PDRBperkapita Sulawesi Selatan angka PDRB perkapita yaitu sebesar Rp 3.821.000,-, yang terus mengalami peningkatan walaupun tidak terlalu besar hingga pada tahun 2009 angka PDRBperkapita Sulawesi Selatan terus mengalami peningkatan mencapai Rp 5.983.000,-.

4.5 Perkembangan *Net Trade Flow* di Indonesia

Dalam pembangunan ekonomi, *net trade flow* yang merupakan total ekspor dikurang total impor memiliki peranan yang sangat penting terutama dalam rangka pengembangan sektor industri dan pemenuhan kebutuhan masyarakat akan barang dan jasa yang belum bisa dipenuhi atau diproduksi dalam negeri.

Dalam perkembangannya ekspor dan impor di Indonesia dimana termasuk di dalamnya minyak bumi dan gas mengalami fluktuasi dari tahun ke tahunnya. Fluktuasi ekspor dan impor tersebut tidak lepas dari berbagai peristiwa seperti resesi ekonomi serta kebijakan pemerintah. Perkembangan ekspor dan impor di Indonesia yang tertuang dalam neraca perdagangan Indonesia dipengaruhi oleh kebijakan-kebijakan pemerintah dan pengaruh-pengaruh

eksternak baik dari dalam negeri maupun dari luar negeri. Perkembangan neraca perdagangan ini dijelaskan dalam angka pada Tabel 4.7.

Tabel 4.7

Perkembangan *Net Trade Flow* Indonesia 1995-2009(juta rupiah)

No.	Tahun	X	M	<i>Net Trade Flow</i> X-M	Perubahan (%)
1	1995	102.145.082	91.373.946	10.771.136	
2	1996	116.664.388	100.538.547	16.125.841	49.71
3	1997	155.467.432	121.246.538	34.220.894	112.21
4	1998	489.159.866	273.751.716	215.408.150	529.46
5	1999	382.266.717	188.545.921	193.720.796	-10.06
6	2000	523.208.328	282.261.645	240.946.682	24.37
7	2001	577.908.755	317.702.108	260.206.647	7.99
8	2002	532.205.587	291.330.947	240.874.639	-7.42
9	2003	523.697.039	279.187.353	244.509.685	1.50
10	2004	639.894.739	415.882.505	224.012.234	-8.38
11	2005	831.330.300	559.985.293	271.345.007	21.12
12	2006	923.214.377	559.298.914	363.915.463	34.11
13	2007	1.042.996.327	680.761.349	362.234.978	-0.46
14	2008	1.328.960.860	1.253.084.613	75.876.247	-79.05
15	2009	1.210.538.900	1.006.055.388	204.483.512	169.49

*Sumber : Statistik Perdagangan Internasional 1995-2009, BPS Provinsi Sulawesi Selatan
Data Diolah*

Dalam Statistik Perdagangan Internasional pada tahun 1995, nilai total perdagangan (*net trade flow*) sebesar Rp 10.771.136,- mengalami peningkatan sebesar 49.71 % pada tahun 1996 menjadi Rp 16.125.841,-, di mana nilai ekspor pada tahun 1996 sebesar Rp 102.145.082,-, sedangkan nilai impornya adalah Rp 91.373.946,-. Peningkatan nilai *net trade flow* terus terjadi hingga tiga tahun

berikutnya yaitu pada tahun 1997 meningkat sebesar Rp 34.220.894,-, pada tahun 1998 meningkat hingga mencapai 529,46 % dari tahun sebelumnya, hal ini disebabkan karena nilai tukar dollar pada tahun ini meningkat dengan tajam sehingga *net trade flow* menjadi Rp 215.408.150,- dan pada tahun 1999 menurun 10,06 % dari tahun sebelumnya, di mana pada tahun ini nilai ekspor menurun sebesar Rp 382.266.717,-, sedangkan untuk nilai impornya sebesar Rp 188.545.921,-. Memasuki tahun 2000, total perdagangan Indonesia mengalami surplus yang mencapai Rp 240.946.682,-. Peningkatan neraca perdagangan pada tahun 2000 dibanding pada tahun sebelumnya ini merupakan indikasi dari meningkatnya penerimaan dari sektor migas sebagai akibat tingginya harga minyak dunia di pasar internasional. Pada tahun 2001 total perdagangan Indonesia mencatat surplus sebesar Rp 260.206.647,- yang terus meningkat dari surplus tahun sebelumnya. Pada tahun 2002 *net trade flow* mengalami penurunan dari tahun sebelumnya sebesar 7,4 %. Penurunan ini dapat dilihat dari kinerja ekspor yang menurun pada tahun 2002 akibat melemahnya pertumbuhan ekonomi dunia terutama di Negara-negara tujuan ekspor. Adapun kebijakan yang dilakukan dalam hal penurunan ekspor salah satunya adalah dengan menurunkan tarif pajak ekspor.

Memasuki tahun 2003, total perdagangan kembali meningkat tetapi tidak terlalu signifikan yaitu sebesar Rp 244.509.685,- dari tahun sebelumnya yaitu Rp 240.874.639,-. Meningkatnya total perdagangan tahun 2003 diindikasikan bersumber dari peningkatan ekspor migas dan non migas. Di tahun 2004, total perdagangan kembali mengalami penurunan sebesar Rp 224.012.234,-, yang

disebabkan oleh kenaikan nilai impor lebih tinggi dibandingkan nilai ekspor. Surplus perdagangan kembali terjadi pada tahun 2005 yaitu sebesar Rp 271.345.007,- di mana nilai ekspornya pada tahun ini mencapai Rp 831.330.300,-, sedangkan nilai impor sebesar Rp 559.985.293,-. Hal ini tidak lepas dari upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam meningkatkan akses pasar, seperti melakukan promosi ekspor, sedangkan dalam kebijakan fiskal pemerintah membebaskan bea masuk untuk komponen-komponen tertentu yang diharapkan dapat meningkatkan investasi. Pada tahun 2006, perekonomian dunia yang membaik memberikan pengaruh positif bagi total perdagangan di Indonesia. Dapat dilihat dari peningkatan ekspor sebesar Rp 1.042.996.327,- yang sejalan dengan kenaikan volume perdagangan dunia dan harga komoditi. Namun demikian, kenaikan ekspor tersebut diimbangi pula oleh kenaikan impor sebesar Rp 680.761.349,-, sehingga total perdagangan pada tahun 2006 sebesar Rp 363.915.463,- yang lebih rendah dibanding tahun sebelumnya. Pada tahun 2007, total perdagangan mengalami penurunan sebesar 0,46 % dibanding tahun sebelumnya. Penurunan *net trade flow* pada tahun 2008 begitu besar hingga mencapai 79,05 % dari tahun sebelumnya, di mana pada tahun ini iklim perekonomian dunia begitu memburuk ditandai dengan terjadinya resesi perekonomian di Amerika Serikat yang berdampak pada perekonomian hampir seluruh Negara. Indikasi kelian dari resesi yang terjadi di Amerika ini yaitu harga minyak dunia yang melambung tinggi yang kemudian berdampak pada kinerja ekspor dan lebih lagi terhadap kinerja impor yang naik hampir mencapai 100%, yaitu Rp 1.253.084.613,- dibanding tahun sebelumnya yaitu Rp 680.761.349,-.

Total Perdagangan pun mencatat surplus pada tahun 2009 kondisi perekonomian dunia kembali membaik yang berdampak positif bagi surplus perdagangan di Indonesia yang ditandai dengan meningkatnya nilai total perdagangan sebesar Rp 204.483.512,- .

4.6 Perkembangan Inflasi di Sulawesi Selatan

Inflasi yang terjadi di Sulawesi Selatan periode 1995-2009 mengalami fluktuasi yang terutam disebabkan perekonomian di Indonesia yang kurang kondusif. Kebijakan pemerintah dan pihak Bank Indonesia dalam meredam tingginya inflasi ternyata kurang berhasil, terlebih yang tercatat pada tahun 1998 dimana tingkat inflasi melonjak tinggi akibat terpuruknya perekonomian yang terjadi di Indonesia.

Pertumbuhan inflasi pada tahun 1995 yang mencapai 9.07 %, dapat ditekan pada tahun 1996 dengan berbagai kebijakan pemerintah yang berpengaruh terhadap penurunan tingkat harga sehingga laju inflasi menjadi 4,56 %. Namun penurunan ini tidak bertahan, pada tahun 1997 laju inflasi pun kembali meningkat sebesar 8,2 %. Dengan kebijakan yang ditempuh pemerintah, iklim perekonomian di Indonesia menunjukkan aktivitas yang meningkat, yang juga berdampak pada perekonomian di daerah-daerah. Munculnya permasalahan berupa memanasnya suhu perekonomian. Terjadinya perubahan kepemimpinan dari orde baru ke reformasi pada tahun 1998 tidak hanya berdampak pada situasi politik yang tidak kondusif, tetapi juga sangat berpengaruh terhadap perekonomian yang menjadi sangat terpuruk ditandai dengan terjadinya krisis moneter, terlalu cepatnya

pertumbuhan permintaan masyarakat di Sulawesi Selatan yang tidak diikuti dengan peningkatan yang memadai dari sisi penawaran menimbulkan gangguan terhadap kestabilan harga, *meningkatnya tekanan harga terutama berasal dari sisi penawaran sebagai akibat depresiasi rupiah yang sangat tajam pada tahun 1997/1998* sehingga laju inflasi di Sulawesi Selatan meningkat begitu tajam hingga mencapai 67,89%. Pada tahun 1999 laju inflasi turun drastis di Sulawesi Selatan yaitu 1,64 % di mana keadaan perekonomian yang mulai membaik, yang kemudian kembali meningkat di tahun 2000 sebesar 9,73 % yang terjadi disebabkan naiknya harga-harga komoditi yang ditunjukkan oleh naiknya indeks harga pada kelompok bahan makanan dan terus meningkat hingga 11,77 % di tahun 2001. Berbagai kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah dan Bank Indonesi untuk menekan laju inflasi, hingga pada tahun 2003 mengalami penurunan yaitu sebesar 3,54 %. Naiknya harga bahan bakar minyak yang sangat berdampak pada kinerja semua sektor ekonomi pada tahun 2004 yang sangat dirasakan langsung oleh para petani yang berdampak pada kenaikan harga-harga komoditi, selain itu nilai tukar petani pun mulai melemah, sehingga laju inflasi pun kembali meningkat mencapai 16,43 %, hingga pada tahun 2008 laju inflasi terus berfluktuasi sebesar 11,79 % dan terjadi deflasi pada tahun 2009 yaitu 3,39 yang disebabkan turunnya harga-harga komoditi yang ditunjukkan oleh turunnya indeks harga pada bahan-bahan makanan.

Tabel 4.8

Perkembangan Laju Inflasi di Sulawesi Selatan Tahun 1995-2009

No.	Tahun	Inflasi (%)
1	1995	9,07
2	1996	4,56
3	1997	8,2
4	1998	67,89
5	1999	1,64
6	2000	9,73
7	2001	11,77
8	2002	8,25
9	2003	3,54
10	2004	16,43
11	2005	8,26
12	2006	13,12
13	2007	8,25
14	2008	11,79
15	2009	3,39

Sumber : BPS, Sulawesi Selatan dalam Angka 1995-2009

4.7 Hasil Estimasi Model Gravitasi Faktor Penentu Arus Barang

Hasil analisis dan pengujian hipotesis dapat dijelaskan sesuai persamaan

(3) dengan menggunakan logaritma natural sebagai berikut :

Tabel 4.9 Hasil Regresi

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	-31.006	18.116		-1.712	.121
X1	-1.072	1.394	-.207	-.769	.462
X2	3.845	.993	1.203	3.872	.004
X3	.159	.884	.042	.180	.861
X4	-.136	.151	-.236	-.899	.392
X5	.005	.006	.123	.882	.401

$$\ln Y = \ln\beta_0 + \beta_1\ln X_1 + \beta_2\ln X_2 + \beta_3\ln X_3 + \beta_4\ln X_4 + \beta_5 X_5 + \mu$$

$$\ln Y = -31,006 - 1,072X_1 + 3,845X_2 + 0,159 X_3 - 0,136X_4 + 0,005 X_5$$

Di mana :

$$F = 16,708 \quad \text{Adj. } R^2 = 0,849$$

$$R^2 = 0,903 \quad DW = 1,887$$

$$N = 15$$

Berdasarkan persamaan regresi linear berganda di atas diperoleh koefisien regresi PDRBperkapita_{KTI} sebesar (-) 1,072 Koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan negatif antara variabel PDRBperkapita_{KTI} terhadap pergerakan arus bongkar muat barang. Koefisien regresi PDRBperkapita_{KBI} sebesar (+) 3,845. Koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan positif antara variabel PDRBperkapita_{KBI} terhadap pergerakan arus bongkar muat barang. Koefisien regresi PDRBperkapita_{Sulsel} sebesar (+) 0,159. Koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan positif antara variabel PDRBperkapita_{Sulsel} terhadap pergerakan arus bongkar muat barang. Koefisien

regresi *Net Trade Flow* Indonesia sebesar (-) 0,136. Koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan negatif antara variabel *Net Trade Flow* Indonesia terhadap pergerakan arus bongkar muat barang. Dan koefisien regresi Inflasi Sulawesi Selatan sebesar (+) 0,005, yang berarti koefisien tersebut mengindikasikan bahwa secara signifikan variabel Inflasi Sulawesi Selatan berpengaruh sangat lemah terhadap pergerakan arus bongkar muat barang.

1. Uji - F

Analisis Variance (Uji-F) : untuk menguji keberartian atau signifikansi dari pengaruh variabel independent secara bersama-sama terhadap variabel dependen.

Berdasarkan Uji - F diperoleh bahwa nilai F hitung sebesar 16,708 dan F tabel sebesar 3,48 dengan tingkat signifikansi sebesar 0,000. Karena tingkat signifikansi lebih kecil dari nilai α yaitu 0,05, maka model regresi dapat digunakan untuk memprediksi variabel dependen arus barang atau secara bersama-sama (simultan) variabel independen $PDRB_{perkapita_{KTI}}$, $PDRB_{perkapita_{KBI}}$, $PDRB_{perkapita_{Sulsel}}$, *Net Trade Flow* Indonesia dan Inflasi Sulsel berpengaruh terhadap variabel dependen arus barang.

2. Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien Determinasi (R^2) : untuk mengetahui seberapa besar variasi perubahan variabel dependen ditentukan oleh variasi perubahan variabel independen secara bersama-sama. Nilai R^2 terletak antara 0 dan 1 atau $0 \leq R^2 \leq 1$.

Berdasarkan tampilan SPSS model summary diperoleh hasil bahwa nilai R Square sebesar 0,903, hal ini berarti 90,3 % variasi arus barang dapat dijelaskan oleh variasi dari keempat variabel independen PDRBperkapita_{KTI}, PDRBperkapita_{KBI}, PDRBperkapita_{Sulsel}, *Net Trade Flow* Indonesia dan Inflasi Sulsel. Sedangkan sisanya sebesar 9,7 % dijelaskan oleh sebab-sebab lain di luar model.

4.8 Pembahasan Hasil Estimasi Sulawesi Selatan sebagai Katalisator Pembangunan KTI dan KBI

4.8.1 Analisis Kaitan Peningkatan Kesejahteraan Wilayah KTI terhadap Intensitas Arus Barang untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan

Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa peningkatan atau penurunan PDRBperkapita_{KTI} selama periode penelitian mempengaruhi pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara yang ada di Makassar secara parsial yang dapat dilihat dari nilai koefisien regresi PDRBperkapita_{KTI} adalah (-) 1,072 dengan tingkat signifikansi 5 persen ($\alpha = 0,05$). Hal ini berarti bahwa dengan menjaga agar variabel-variabel independen lainnya adalah tetap (*ceteris paribus*), maka peningkatan 1 persen dari jumlah PDRBperkapita_{KTI} akan mengakibatkan penurunan rata-rata sebesar 1,072 persen banyaknya pergerakan arus bongkar muat barang di pelabuhan dan bandara di Makassar sebagai salah satu indikator yang menjadikan Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan. Dilihat dari tingkat signifikansinya berdasarkan Uji – t diperoleh hasil bahwa nilai t hitung sebesar (-) 0,769 dan t tabelnya 1,753. Suatu analisis

dikatakan signifikan jika t hitung lebih besar dari t tabel. Dengan demikian, secara parsial variabel $PDRB_{perkapita_{KTI}}$ tidak signifikan dan negatif terhadap pergerakan arus barang di Sulawesi Selatan atau dengan kata lain hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa peningkatan atau penurunan $PDRB_{perkapita_{KTI}}$ selama periode penelitian tidak mempengaruhi pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara di Sulawesi Selatan.

Untuk melihat keterkaitan antar masing-masing daerah yang mewakili Kawasan Timur Indonesia yaitu Daerah Papua, Kalimantan Timur dan Sulawesi Utara maka sebagai perbandingan penulis melakukan olahan data dengan mengganti variabel X_1 dengan masing-masing kota tersebut dengan tidak merubah variabel lainnya, namun hasilnya tidak menunjukkan perbedaan yang signifikan terhadap hasil olahan data yang dilakukan dengan menggunakan rata-rata dari ketiga daerah tersebut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa walaupun secara empirik peningkatan $PDRB_{perkapita_{KTI}}$ memiliki hubungan dengan Sulawesi Selatan tetapi hubungan ini tidak cukup sistematis untuk dianggap signifikan.

Sebelumnya penulis menyatakan hipotesis bahwa $PDRB_{perkapita_{KTI}}$ berpengaruh positif dan signifikan terhadap pergerakan arus barang yang berdasarkan teori model gravitasi yang menyatakan bahwa dengan menggunakan PDB per kapita dapat menganalisis interaksi antar daerah dan melihat seberapa besar daya tarik dari suatu potensi yang ada pada suatu lokasi. Namun setelah dilakukan penelitian hasil yang diperoleh bahwa $PDRB_{perkapita_{KTI}}$ tidak berpengaruh terhadap arus barang. Hal ini tidak sejalan dengan teori yang sudah

ada sebelumnya dalam teori model gravitasi yang menyatakan bahwa peningkatan PDRB perkapita akan diikuti oleh semakin tingginya permintaan terhadap pelayanan jasa transportasi. Hal ini tentunya akan berimplikasi pada studi selanjutnya. Pergerakan arus barang yang melalui Sulawesi Selatan menjadi salah satu indikator yang dapat mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan antara kawasan timur dan barat Indonesia yang diprediksi dapat menjadikan Sulawesi Selatan sebagai centralitas pembangunan ternyata tidak dipengaruhi oleh $PDRB_{perkapita_{KTI}}$.

4.8.2 Analisis Kaitan Peningkatan Kesejahteraan Wilayah KBI terhadap Intensitas Arus Barang untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan

Tabel 4.9 menunjukkan nilai koefisien regresi $PDRB_{perkapita_{KBI}}$ adalah 3,845 dengan tingkat signifikansi 5 persen ($\alpha = 0,05$). Hal ini berarti bahwa dengan menjaga agar variabel-variabel independen lainnya adalah tetap (*ceteris paribus*), maka peningkatan 1 persen dari jumlah $PDRB_{perkapita_{KBI}}$ akan mengakibatkan peningkatan rata-rata yang signifikan sebesar 3,845 persen banyaknya pergerakan arus bongkar muat barang di pelabuhan dan Bandar udara di Makassar sebagai salah satu indikator yang menjadikan Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan. Koefisien tersebut mengindikasikan adanya hubungan positif antara variabel X_2 yaitu $PDRB_{perkapita_{KBI}}$ terhadap pergerakan arus barang. Hasil penelitian ini juga mengindikasikan bahwa dalam uji – t, nilai t hitung (+) 3,872 yang lebih besar dari nilai t tabel 1,753 dengan tingkat signifikansi yang lebih kecil dari 0,05 yaitu 0,004. Dengan demikian secara

parsial dapat dikatakan bahwa PDRBperkapita_{KBI} berpengaruh positif dan signifikan terhadap pergerakan arus bongkar muat barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara di Sulawesi Selatan Selatan atau dengan kata lain hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa peningkatan atau penurunan PDRBperkapita_{KBI} selama periode penelitian berpengaruh positif dan signifikan terhadap pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara di Sulawesi Selatan.

Hasil penelitian ini memperkuat teori model gravitasi yang dikemukakan oleh Timbergen (1962) yang diikuti oleh beberapa studi yang menggunakan model yang sama di mana dalam teori model gravitasi dinyatakan bahwa peningkatan PDRB perkapita akan diikuti oleh semakin tingginya permintaan terhadap pelayanan jasa transportasi. Pergerakan arus barang yang melalui Sulawesi Selatan menjadi salah satu indikator yang dapat mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan antara Kawasan Timur dan Barat Indonesia yang diprediksi dapat menjadikan Sulawesi Selatan sebagai centralitas pembangunan ternyata dipengaruhi secara positif oleh PDRBperkapita_{KBI}. Sebagai bahan perbandingan penulis melakukan olahan data dengan menggantikan variabel X2 dengan masing-masing kota yang secara representatif mewakili wilayah yang ada di Kawasan Barat Indonesia yaitu daerah Riau, Jakarta dan Jawa Timur. Dari ketiga daerah tersebut ternyata yang memiliki keterkaitan atau yang lebih berpengaruh terhadap pergerakan arus barang di Sulawesi Selatan yaitu daerah Jakarta dan Jawa Timur. Hal ini memperkuat pernyataan yang dikemukakan oleh pihak tempat dilakukannya penelitian yaitu PT. Pelindo IV dan

PT. Angkasa Pura I bahwa arus barang yang dibongkar di kedua prasarana tersebut lebih dominan berasal dari daerah Jakarta dan Surabaya yang bukan hanya menjadikan Sulawesi Selatan sebagai daerah tujuan akhir tetapi juga sebagai daerah persinggahan yang kemudian diteruskan ke berbagai daerah di wilayah bagian Timur Indonesia. Hubungan yang secara menyeluruh terlihat bahwa asosiasi Sulawesi Selatan lebih dekat dengan Kawasan Barat Indonesia baik dalam hal pengiriman barang maupun asal barang yang melalui pelabuhan dan bandara di Sulawesi Selatan.

4.8.3 Analisis Kaitan Peningkatan Kesejahteraan Wilayah Sulawesi Selatan terhadap Intensitas Arus Barang untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan

Tabel 4.9 yang menunjukkan hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa nilai koefisien regresi $PDRB_{perkapita_{Sulsel}}$ adalah 0,159 dengan tingkat signifikansi 5 persen ($\alpha = 0,05$). Hal ini berarti bahwa dengan menjaga agar variabel-variabel independen lainnya adalah tetap (*ceteris paribus*), maka peningkatan 1 persen dari jumlah $PDRB_{perkapita_{Sulsel}}$ tidak akan mengakibatkan peningkatan rata-rata sebesar 0,159 persen banyaknya pergerakan arus bongkar muat barang di pelabuhan dan bandara di Makassar sebagai salah satu indikator yang menjadikan Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan. Dilihat dari tingkat signifikansinya nilai t hitung sebesar 0,180 dan t tabelnya 1,753. Dengan demikian hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial peningkatan atau penurunan $PDRB_{perkapita_{Sulsel}}$ selama periode penelitian tidak mempengaruhi

pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara yang ada di Sulawesi Selatan, yang diharapkan peranan Sulawesi Selatan sebagai katalisator akan sangat berkaitan dengan kemajuan daerah ini sendiri yang akan berimplikasi pada perbaikan iklim bisnis dan infrastruktur yang berkaitan dengan pertumbuhan ekonominya.

Kesejahteraan masyarakat yang ada di Sulawesi Selatan dapat dilihat dari pertumbuhan PDRB perkapita di Sulawesi Selatan itu sendiri. Kesejahteraan masyarakat akan berpengaruh terhadap selera dalam memilih barang yang akan dikonsumsi. Namun, tingkat kesejahteraan dan selera dari masyarakat yang ada di Sulawesi Selatan ternyata tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan bandara yang ada di Makassar, hal ini menunjukkan bahwa arus barang yang dibongkar maupun dimuat di pelabuhan dan Bandar udara itu tidak seutuhnya barang konsumsi, ada juga barang-barang untuk kebutuhan ekspor dan impor dan untuk keperluan industri atau pembangunan. Hal ini bertolak dengan hipotesis yang menyatakan bahwa PDRBperkapita^{Sulsel} berpengaruh positif dan signifikan terhadap arus barang yang juga tidak sejalan dengan teori dan studi yang telah dilakukan sebelumnya oleh Sari Saudi (2003), yang menyatakan adanya korelasi negatif antara pendapatan perkapita dengan permintaan akan jasa transportasi yang ada di Sulawesi Selatan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pergerakan arus bongkar muat barang di Sulawesi Selatan bukanlah komponen terbesar yang mempengaruhi peningkatan PDRB perkapita Sulawesi Selatan dan pada saat yang sama belum cukup besar mempengaruhi perdagangan Indonesia.

4.8.4 Analisis Kaitan Peningkatan Nilai Perdagangan Internasional Indonesia terhadap Intensitas Arus Barang untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan

Hasil penelitian yang ditunjukkan pada Tabel 4.9 mengindikasikan bahwa peningkatan atau penurunan *Net Trade Flow* Indonesia selama periode penelitian mempengaruhi pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara yang ada di Makassar secara parsial yang dapat dilihat dari nilai koefisien regresi *net trade flow* Indonesia adalah (-) 0,136 dengan tingkat signifikansi 5 persen ($\alpha = 0,05$). Hal ini berarti bahwa dengan menjaga agar variabel-variabel independen lainnya adalah tetap (*ceteris paribus*), maka peningkatan 1 persen dari jumlah *Net Trade Flow* Indonesia akan mengakibatkan penurunan rata-rata sebesar 0,136 persen banyaknya pergerakan arus bongkar muat barang di pelabuhan dan bandara di Makassar sebagai salah satu indikator yang menjadikan Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan. Dilihat dari tingkat signifikansinya berdasarkan Uji – t diperoleh hasil bahwa nilai t hitung sebesar (-) 0,899 dan t tabelnya 1,753. Suatu analisis dikatakan signifikan jika t hitung lebih besar dari t tabel. Dengan demikian, secara parsial variabel *Net Trade Flow* Indonesia berpengaruh terhadap pergerakan arus barang di Sulawesi Selatan atau dengan kata lain hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa peningkatan atau penurunan *Net Trade Flow* selama periode penelitian tidak mempengaruhi pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara di Sulawesi Selatan.

Net trade flow Indonesia yang merupakan proxi dari nilai perdagangan internasional Indonesia yang dalam hipotesis dinyatakan dapat berpengaruh positif dan signifikan terhadap pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara ternyata tidak sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan di mana pergerakan arus barang yang dijadikan sebagai salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator antara Kawasan Timur dan Kawasan Barat Indonesia yang juga dapat menjadikan Sulawesi Selatan sebagai pusat pembangunan. Hal ini disebabkan semakin Sulawesi Selatan dijadikan sebagai centralitas pembangunan maka kegiatan ekspor dan impor pun akan lebih banyak dilakukan di daerah ini, sehingga akan berdampak negatif terhadap *net trade flow* Indonesia karena tidak banyak hasil produksi atau potensi-potensi yang ada di Sulawesi Selatan yang dapat dijadikan sebagai barang ekspor, sehingga akan berimplikasi pada semakin berkurangnya nilai perdagangan internasional Indonesia.

4.8.5 Analisis Kaitan Peningkatan Biaya Kehidupan Wilayah Sulawesi Selatan terhadap Intensitas Arus Barang untuk Sulsel Sebagai Katalisator Pembangunan

Tabel 4.9 yang menunjukkan hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa nilai koefisien regresi Inflasi Sulawesi Selatan adalah 0,005 dengan tingkat signifikansi 5 persen ($\alpha = 0,05$). Hal ini berarti bahwa dengan menjaga agar variabel-variabel independen lainnya adalah tetap (*ceteris paribus*), maka peningkatan 1 persen dari jumlah PDRBperkapita_{Sulsel} tidak akan mengakibatkan

peningkatan rata-rata sebesar 0,005 persen banyaknya pergerakan arus bongkar muat barang di pelabuhan dan bandara di Makassar sebagai salah satu indikator yang menjadikan Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan. Dilihat dari tingkat signifikansinya berdasarkan Uji t, nilai t hitung yang diperoleh sebesar 0,882 dan t tabelnya 1,753. Dengan demikian hasil penelitian ini menunjukkan bahwa secara parsial peningkatan atau penurunan Inflasi Sulawesi Selatan selama periode penelitian tidak mempengaruhi pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara yang ada di Sulawesi Selatan, yang diharapkan dapat dijadikan indikator

Dalam hipotesis dinyatakan bahwa laju inflasi Sulawesi Selatan berpengaruh negatif dan signifikan terhadap pergerakan arus barang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara di Makassar berdasarkan teori yang dikemukakan Mishkin (2002) yang mendefinisikan inflasi sebagai kenaikan tingkat harga secara kontinyu dan terus menerus sehingga akan berimplikasi terhadap individu, bisnis dan pemerintah, akan tetapi dari penelitian diperoleh hasil yang tidak sejalan dengan teori dan hipotesis tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa tidak adanya hubungan antara inflasi dan arus barang yang disebabkan model yang digunakan yaitu model *flow* atau model pergerakan yang tidak memperhitungkan biaya, sehingga arus barang terus bergerak meskipun biaya kehidupan terus meningkat atau menurun yang ditunjukkan dengan terjadinya inflasi ataupun deflasi.

Pergerakan arus bongkar barang dan muat barang yang dijadikan sebagai salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator antara kawasan timur dan barat Indonesia tetap berfluktuasi tanpa memperhitungkan

penurunan atau peningkatan harga-harga barang dan biaya kehidupan yang ada di Sulawesi Selatan itu sendiri yang juga akan berindikasi terhadap biaya transportasi terhadap pergerakan arus barang tersebut.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis data dan pembahasan yang telah dikemukakan pada bab IV, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. PDRBperkapita_{KTI} tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang atau dengan kata lain peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah Kawasan Timur Indonesia tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang di Pelabuhan dan Bandar Udara di Makassar yang diijadikan salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan.
2. PDRBperkapita_{KBI} berpengaruh positif dan signifikan terhadap pergerakan arus barang atau dengan kata lain peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah Kawasan Barat Indonesia berpengaruh positif dan signifikan terhadap pergerakan arus barang di Pelabuhan dan Bandar Udara di Makassar yang diijadikan salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan.
3. PDRBperkapita_{Sulsel} tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang atau dengan kata lain peningkatan kesejahteraan masyarakat di wilayah Sulawesi Selatan tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang di Pelabuhan dan Bandar Udara di Makassar yang diijadikan salah satu

indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan.

4. *Net trade flow* Indonesia tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang atau dengan kata lain peningkatan nilai perdagangan internasional Indonesia tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang di Pelabuhan dan Bandar Udara di Makassar yang diijadikan salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan.
5. Inflasi Sulawesi Selatan tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang atau dengan kata lain peningkatan biaya kehidupan di Sulawesi Selatan tidak berpengaruh terhadap pergerakan arus barang di Pelabuhan dan Bandar Udara di Makassar yang diijadikan salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan.
6. Pergerakan arus bongkar muat barang yang melalui Pelabuhan Soekarno hatta dan Bandar Udara Hasanuddin memberikan kontribusi yang lemah dalam mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator antara Kawasan Timur dan Kawasan Barat Indonesia, sehingga dapat dikatakan bahwa pergerakan arus barang bukan indikator penentu yang menjadikan Sulawesi Selatan sebagai daerah centralitas pembangunan.

5.1 Saran

Perkembangan aktivitas lalu lintas angkutan udara maupun angkutan laut yang salah satunya dapat dilihat dari perkembangan aktivitas arus bongkar muat

barang yang ada di Pelabuhan Soekarno Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin selama periode penelitian yang memperlihatkan perannya sebagai sarana yang menghubungkan kegiatan ekonomi, kegiatan sosial, kegiatan politik dan kegiatan lainnya antar daerah/pulau yang ada di dalam negeri bahkan luar negeri yang diharapkan dapat dijadikan sebagai salah satu indikator yang mendukung Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan antara Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan Kawasan Barat Indonesia (KBI) diharapkan perlu untuk dikaji ulang dengan menggunakan model analisis yang lebih sensitif untuk menentukan wilayah-wilayah strategis sebagai katalisator pembangunan sehingga dikemudian hari pemerintah dan masyarakat secara keseluruhan dapat mengidentifikasi pusat-pusat pertumbuhan yang berpengaruh luas terhadap daerah disekitarnya. Selain itu dengan memperhatikan ketepatan data yang digunakan dari instansi-instansi terkait dengan pencatatan data penelitian khususnya daerah asal dan tujuan barang serta komposisi atau penggolongan barang.

Suatu daerah dapat berkembang sebagai katalisator tidak selalu harus dilihat secara historis melainkan tergantung pada kemampuan pemerintah dan pelaku bisnis untuk melakukan pilihan yang tepat sehingga daerahnya dapat berperan sebagai katalisator dengan daerah lain, dan ini erat kaitannya untuk meningkatkan daya saing dan daya pikat perekonomian masing-masing daerah. Sehingga untuk melihat peran Sulawesi Selatan sebagai katalisator pembangunan antara Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan Kawasan Barat Indonesia (KBI) dapat dikaji ulang dengan melihat kegiatan ekonomi lainnya seperti : pergerakan arus penumpang yang melalui pelabuhan dan Bandar udara yang ada di Sulawesi

Selatan dan aspek spesifik strategis lainnya yang dapat menjadikan Sulawesi Selatan sebagai katalisator dengan melihat daya saing, komoditi unggulan dari daerah lain atau kelembagaan ekonomi dan swasta yang ada di Sulawesi Selatan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, (2005), *Ekonomi Transportasi*, Makassar
- Badan Pusat Statistik Sulsel, *Sulawesi dalam Angka*. Berbagai Edisi
- _____, *Statistik Perdagangan Internasional*. Berbagai Edisi.
- _____, *PDRB Nasional*. Berbagai Edisi.
- _____, *Indikator Ekonomi Sulawesi Selatan*. Berbagai Edisi.
- Bonavia, Michael R., (2009), *The Economic of Transport*, Jakarta : Bina Kawan
Study Club
- Budiono, (1982), *Ekonomi Makro*, Yogyakarta : BPFE
- Diana, Eran, (2008), *Pengaruh Arus Penumpang dan Arus Barang melalui
Pelabuhan Soekarno-Hatta terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota
Makassar*, Makassar : Skripsi FE-UH. Tidak dipublikasikan
- Evenett, Simon J. dan Wolfgang Keller, (2002), *On Theories Explaining Success
of The Gravity Equation, The Journal of Political Economy*, Vol. 110 No.
2.
- Kadir, Abdeul, (2006), *Transportasi : Peran dan Dampaknya dalam
Pertumbuhan Ekonomi Nasional, Jurnal Perencanaan dan
Pengembangan Wilayah*, Vol. 1 : hal 121-131
- Lincoln, Arsyad, (1992), *Ekonomi Pembangunan*, Edisi Kedua, Yogyakarta :
STIEYKPN

- Lukman, Zulfan, (2008), *Peranan Bandar Udara Hasanuddin Dalam Menunjang Perdagangan di Sulawesi Selatan Periode Tahun 1998 - 2002*. Makassar : Skripsi FE-UH. Tidak dipublikasikan
- M, S, Amir *Teori Perdagangan*, <http://www.scribd.com/doc/6482337/Teori-Perdagangan-Internasional> (010311)
- Rendra, (2007), *Analisis Aktivitas dan Peranan Pelabuhan Soekarno-Hatta terhadap Perdagangan di Sulawesi Selatan Periode 2002-2006*, Makassar : Skripsi FE-UH. Tidak dipublikasikan
- Ruru, H.F, (1993), *Bahan Kuliah Ekonomi Pengangkutan*, Ujung Pandang.
- Sanso, Marcos, et al, (1993), *Bilateral Trade Flows, The Gravity Equation and Functional Form*, Vol. 75 No. 2
- Samuelson, Paul A, dan Nordhamus,(1997), *Makro Ekonomi*, Jakarta : Erlangga
- Sari Saudi, Dwiana Nur (2003), *Analisis Permintaan Jasa Transportasi untuk Arus Penumpang Laut di Sulawesi*. Makassar : Thesis FE-UH. Tidak dipublikasikan
- Siregar, Muchtaruddin, (1996), *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*, Jakarta :
- Smart Click, <http://www.geoklik.com/ind/penyebab-inflasi-dan-teori-inflasi-dalam-ekonomi.html> (200211)
- Tarigan, Robinson, (2005), *Ekonomi Regional*, Jakarta : Bumi Aksara
- Yuniarti, Dini, (2008), *Potensi Perdagangan Global Indonesia Pendekatan Gravity Model*, Jurnal Ekonomi No.2 : hal 119-130

LAMPIRAN :

1. Arus Barang di Pelabuhan Soekarno Hatta dan Bandar Udara Hasanuddin Periode 1995-2009 (ton)

Tahun	Pelabuhan		Bandara		Total Arus Barang	Ln
	Muat	Bongkar	Muat	Bongkar		
1995	1058104	1939407	16784	10908	3025203	14.92249
1996	440925	1361214	18655	12641	1833435	14.4217
1997	440456	1488102	18021	13421	1960000	14.48846
1998	289144	1137542	16941	10746	1454373	14.19009
1999	396966	989671	17352	9355	1413344	14.16147
2000	644754	1125804	16770	10401	1797729	14.40203
2001	1331984	2217253	18698	11217	3579152	15.09064
2002	1603857	2391813	11717	10014	4017401	15.20615
2003	2316691	3223550	13492	12288	5566021	15.53219
2004	2147129	2993307	21439	14080	5175955	15.45953
2005	2399927	3168497	24771	15303	5608498	15.53979
2006	2552862	3183440	24834	16283	5777419	15.56947
2007	2707219	3461109	27357	17256	6212941	15.64214
2008	3294072	4992781	22522	17924	8327299	15.93505
2009	3711557	6673336	21815	17630	10424338	16.15965

2. PDRBperkapita di Wilayah KTI Periode 1995-2009 (juta rupiah)

$$\text{PDRBperkapita}_{\text{KTI}} = \frac{\text{PDRBperk.Sulut} + \text{PDRBperk.Kaltim} + \text{PDRBperk.Papua}}{3}$$

3

Tahun	Kaltim	Sulut	Papua	PDRBper kapita _{KTI}	Ln
1995	20.644.396	1.131.432	10.823.900	10.866.576	16.2012
1996	24.435.746	1.610.837	12.818.569	12.955.051	16.377
1997	27.618.628	2.128.597	13.802.290	14.516.505	16.4908
1998	28.340.102	2.705.758	13.515.123	14.853.661	16.51376
1999	30.108.114	3.570.322	12.045.521	15.241.319	16.53952
2000	33.625.850	5.280.112	10.065.235	16.323.732	16.60813
2001	34.266.821	5.426.287	10.502.733	16.731.947	16.63283
2002	33.925.215	5.516.683	10.712.128	16.718.009	16.632
2003	32.897.950	5.456.650	12.013.140	16.789.247	16.63625
2004	32.921.770	5.628.420	8.689.760	15.746.650	16.57214
2005	32.974.610	5.986.790	11.842.450	16.934.617	16.64487
2006	32.689.000	6.222.000	9.318.000	16.076.333	16.59286
2007	35.527.000	6.559.000	9.526.000	17.204.000	16.66065
2008	33.316.000	6.988.000	9.264.000	16.522.667	16.62024
2009	33.333.000	7.465.000	10.931.000	17.243.000	16.66292

3. PDRBperkapita di Wilayah KBI Periode 1995-2009 (juta rupiah)

$$\text{PDRBperkapita}_{\text{KBI}} = \frac{\text{PDRBperk.Riau} + \text{PDRBperk.Jakarta} + \text{PDRBperk.Jatim}}{3}$$

3

Tahun	Riau	Jakarta	Jatim	PDRBper kapita _{KBI}	Ln
1995	23.693.189	11.048.154	3.873.710	12.871.684	16.37054
1996	21.630.690	13.210.384	4.090.986	12.977.353	16.37872
1997	19.031.574	14.701.959	4.552.897	12.762.143	16.36199
1998	16.608.332	15.761.937	4.239.854	12.203.374	16.31722
1999	16.326.834	20.733.846	4.736.803	13.932.494	16.44973
2000	16.115.044	27.260.133	5.834.150	16.403.109	16.61298
2001	16.354.471	28.508.375	6.013.508	16.958.785	16.6463
2002	16.437.902	29.865.648	6.201.690	17.501.747	16.67781
2003	16.502.450	30.511.420	6.310.580	17.774.817	16.69329
2004	16.642.320	31.832.210	6.639.720	18.371.417	16.72631
2005	16.396.000	33.324.810	7.063.780	18.928.197	16.75616
2006	16.832.000	34.837.000	7.393.000	19.687.333	16.79549
2007	17.001.000	36.737.000	7.801.000	20.513.000	16.83657
2008	17.553.000	38.671.000	8.220.000	21.481.333	16.88269
2009	17.663.000	40.269.000	8.588.000	22.173.333	16.9144

4. PDRB perkapita Sulawesi Selatan (juta rupiah)

Tahun	PDRB perkapita SulSel	Ln
1995	3.594.004	15.09477746
1996	3.872.370	15.16937728
1997	3.914.479	15.1801928
1998	3.737.081	15.13381538
1999	3.810.204	15.15319329
2000	3.821.000	15.15602273
2001	3.590.000	15.09366276
2002	4.063.000	15.21743217
2003	4.287.000	15.27109775
2004	4.452.000	15.30886399
2005	4.849.000	15.39428306
2006	5.118.000	15.4482743
2007	5.368.000	15.49596596
2008	5.708.000	15.55737926
2009	5.983.000	15.60443267

5. Net Trade Flow Indonesia Periode 1995-2009 (juta rupiah)

$$\text{Net Trade Flow} = |X-M|$$

Tahun	X	M	X-M	Ln
1995	102.145.082	91.373.946.3	10.771.135.7	16.19238049
1996	116.664.388	100.538.547	16.125.841	16.59593357
1997	155.467.432.4	121.246.538.2	34.220.894.2	17.34834696
1998	489.159.866.4	273.751.716.6	215.408.149.8	19.18804516
1999	382.266.717	188.545.921.5	193.720.795.5	19.08192848
2000	523.208.328	282.261.645.6	240.946.682.4	19.30008623
2001	577.908.754.9	317.702.108.1	260.206.646.8	19.37698667
2002	532.205.586.8	291.330.947.9	240.874.638.9	19.29978719
2003	523.697.039.1	279.187.353.9	244.509.685.2	19.31476548
2004	639.894.739.4	415.882.505.5	224.012.233.9	19.22721122
2005	831.330.300	559.985.293.5	271.345.006.5	19.41890166
2006	923.214.377.4	559.298.914.5	363.915.462.9	19.71243215
2007	1.042.996.327	680.761.349.4	362.234.977.5	19.70780367
2008	1.328.960.860	1.253.084.613	75.876.246.9	18.14461424
2009	1.210.538.900	1.006.055.388	204.483.512	19.1359979